

Clifton Friis

1913

J. P. Rocky

J. P. Koch
Durch die weiße Wüste

Die dänische Forschungsreise
quer durch Nordgrönland 1912—13

Deutsche Ausgabe

besorgt von

Prof. Dr. Alfred Wegener

Mit 158 Textabbildungen
und 2 Karten



Berlin
Verlag von Julius Springer
1919

ISBN 978-3-642-93903-7

ISBN 978-3-642-94303-4 (eBook)

DOI 10.1007/978-3-642-94303-4

Alle Rechte vorbehalten.

Softcover reprint of the hardcover 1st edition 1919

Vorwort des Verfassers.

In unserer wohlgeordneten Gesellschaft hat jedermann seine bestimmte Arbeit auszuführen, seinen vorgeschriebenen Weg zu gehen. Er erreicht dabei eine so eingehende Kenntnis dessen, was er treibt, und der Verhältnisse, in denen er sich bewegt, daß er spielend der Schwierigkeiten Herr wird, denen sein Nachbar ratlos gegenüberstehen würde. Gewöhnlich sind diese Schwierigkeiten rein technischer Art. Aber sehr oft sind sie zugleich mit einer erheblichen Gefahr für das Leben verbunden. Man weiß zwar sehr wohl, daß diese Gefahr da ist; aber man ist so vertraut mit ihr, daß man, ohne weiter darüber nachzudenken, alle Maßregeln trifft, um sie zu vermindern. Gerade weil die Gefahr bei der betreffenden Tätigkeit unvermeidlich ist, wird sie zu etwas Alltäglichem, an das man gar nicht denkt, und von dem man noch weniger spricht.

Ich sah einmal einen Telephonarbeiter einen Dachrücken entlang balancieren. Als er die vertikale Giebelwand erreicht hatte, sprang er ohne sich zu bedenken auf das glatte und steile Schieferdach des Nachbarhauses hinab. Für mich sah dieser Sprung halbsbrecherisch aus und erregte meine Bewunderung nicht nur durch seine sorglose Dreistigkeit, sondern auch durch die Sicherheit und Gewandtheit, die ihm zu eigen war.

Leider war ich nicht in der Lage, dem Telephonarbeiter meine Bewunderung auszusprechen; aber wenn ich dies hätte tun können, so würde er mich zweifellos erstaunt angesehen haben und mir klipp und klar auseinandergesetzt haben, wenn man solche Schuhe an hätte, wie er, so wäre es keine Kunst, auf einem schrägen Dach festzustehen. Und wegen des Sprunges — ja, der wäre ja vielleicht für gewöhnliche Menschen etwas lang und tief, aber das gehörte nun einmal mit zum Geschäft, und wenn man nur täglich in der Übung bliebe, so sei es nicht so gefährlich, wenn es ja auch hin und wieder vorkomme, daß einer zu Schaden komme oder sich sogar das Genick breche.

Solch eine nüchterne, sachliche Lebensbetrachtung zwingt sich auf Polarreisen unvermeidlich den Reisenden selbst auf, während sie draußen sind. Die Gefahr gibt dem täglichen Leben ganz und gar nicht sein Gepräge, wenn man auch bei näherer Betrachtung selten das Vorhandensein eines geringen Risikos wird leugnen können.

Zum Beispiel diese gefährlichen Gletscherspalten, die sich unter einer vertraulichen Schneedecke verbergen, welche durchbricht, wenn man sie betritt!

Natürlich, wenn dies geschieht, so kann man in die Spalte fallen und Unglück haben; aber man tut es nicht. — Es gibt in der ganzen Geschichte der Grönlandforschung nur ein einziges sicheres Beispiel dafür, daß ein Mann durch Sturz in eine Gletscherspalte zu Schaden gekommen ist, und dieser Mann bin ich selber.

In Wirklichkeit hat man bei Gletscherspalten nicht mehr Grund, von Gefahr zu reden, als auf den belebten Straßen der Großstadt. Ich bin einmal in Kopenhagen von einem Automobil überfahren worden, wobei es mir ziemlich übel erging; aber deswegen fällt es mir doch nicht ein, zu behaupten, es sei gefährlich, in Kopenhagen auf der Straße zu gehen.

Und dann die Bären!

Ja, natürlich kann ein Eisbär gefährlich sein, wenn man unbewaffnet ist. Hat man aber eine Büchse und nur eine einzige Kugel, so besitzt man fast immer eine so erdrückende Überlegenheit, daß der Bär sein Leben nur durch schleunigste Flucht retten kann.

Mühevoll genug kann das Leben des Polarfahrers sein, und bisweilen hat er allerlei auszuhalten, namentlich Kälte und Hunger; aber die Vorstellungen, die man sich davon macht, sind doch meist stark übertrieben, weil man den daheim gewohnten Maßstab anlegt und dabei ganz übersieht, daß Technik und Training hier eine große Rolle spielen. 30 Grad Kälte sind für den Polarreisenden nicht unangenehmer als 5 Grad Kälte hier für uns; und bei zwei Mahlzeiten am Tage befindet man sich dort oben besser als mit fünf hier zu Haus.

Hunger und Kälte sind fast immer nur Unannehmlichkeiten, mit denen man sich ziemlich leicht abfinden kann. Von beiden gilt, daß einem nichts fehlt, solange man noch friert oder hungrig ist; und wenn das Kälte- und Hungergefühl erst erlischt, so leidet man doch nicht, sondern ist nur mehr oder weniger schlaff und müde.

Damit soll nun nicht gesagt sein, daß Polarreisen nicht zu Zeiten gefährlich sind. Ich will nur betonen, daß die Gefahr nicht das tägliche Brot ist, und daß Hunger und Kälte nicht gleichbedeutend sind mit Elend und bitterer Not.

Mancher Polarfahrer hat Jahre in der Arktis verbracht, ohne auch nur einmal in einer gefährlichen Situation gewesen zu sein. Dagegen ist es sicher noch keinem erspart geblieben, seine Kräfte zu gebrauchen — richtig zu „schuffen“ —, wenn er nicht mit leeren Händen zurückkommen wollte.

Die harte körperliche Arbeit ist es, nicht die Gefahr, welche den Polarreisen ihren Charakter gibt.

Ein Polarfahrer ist in erster Linie Abenteurer und muß es sein, sonst taugt er nichts. Das schließt aber nicht aus, daß er ein besonnener und verständiger Mensch und ein vortrefflicher Staatsbürger ist.

Die Abenteuerlust kann ihn dazu bringen, die eigenen Interessen aufs Spiel zu setzen, wenn er dadurch die Wissenschaft zu fördern glaubt. Denn in dem Umstand, daß er im Dienste der Wissenschaft steht, sieht er seine Berechtigung.

Wenn man auf Grund einer solchen nüchternen Betrachtung sich veranlaßt sieht, dem Polarfahrer Anerkennung zu zollen, so wird eine solche Anerkennung stets Wert für ihn haben.

Aber bemitleidet den Polarforscher nicht wegen der Gefahren, denen er ausgesetzt war, oder wegen des Schweren, das er durchgemacht hat! Wenn er nicht die Aussicht gehabt hätte, Gefahren und Drangsalen zu begegnen, so wäre er ganz sicher zu Haus geblieben.

Seine Majestät der König von Dänemark übernahm das Protektorat über die Expedition, welche den offiziellen Namen bekam: Die dänische Expedition nach Königin-Luise-Land und quer über das Inlandeis Nordgrönlands 1912—13.

Das Komitee der Expedition bestand aus Vizeadmiral C. F. Wandel, Konsul Erik S. Henius, Generalkonsul Valdemar Glückstadt und Konsul V. Ludvigsen.

Diese Männer, deren Bedeutung für die dänische Polarforschung wohlbekannt ist, waren die ersten, die mit ihrem Namen wie auch auf andere Weise sowohl für den Plan der Expedition als auch für meine Person eintraten und es mir dadurch ermöglichten, die bedeutenden Geldmittel aufzubringen, welche die Expedition erforderte. Das Komitee, das der Öffentlichkeit verantwortlich war, vertrat die Interessen der Expedition nach außen und führte die Bücher und die Rechnungen der Expedition.

Durch den dänischen Reichstag erhielt die Expedition eine besonders bedeutende Unterstützung dadurch, daß man ihr das Schiff „Godthaab“ des Grönländischen Handels für die schwierige Fahrt über die Grönlandsee überließ.

Die Kosten der Expedition beliefen sich auf ungefähr 80 000 Kronen. Davon steuerte der Carlsbergfonds 30 000 bei, während der Rest durch Beiträge von Privatpersonen aufgebracht wurde.

Die Expedition bestand aus vier Teilnehmern:

Infanteriehauptmann J. P. Koch, geb. 15. Januar 1870, Leiter, Kartograph, Glaziologe,

Privatdozent Dr. Alfred Wegener, geb. 1. November 1880, Meteorologe, dem isländischen Führer Vigfus Sigurdsson, geb. 16. Juni 1875 auf Island, Schiffer Lars Larsen, geb. 19. September 1886.

Unser wissenschaftlicher Hauptzweck bestand in naturwissenschaftlichen Untersuchungen in der Randzone des Inlandeises, und zwar in erster Linie solchen meteorologischer und glaziologischer Art.

Im Plan war Königin-Luise-Land als die Stelle genannt, wo die Expedition überwintern sollte, weil man hier die vielseitigste Ausbeute erwarten konnte. Es mußte indessen von vornherein zweifelhaft sein, ob es glücken würde, die riesenhafte Bagage der Expedition so weit ins Land hinein zu transportieren; aber auf alle Fälle mußten wir versuchen, den Rand des Inlandeises zu erreichen und dort zu überwintern. Mißglückte auch dies, so mußte die Expedition als wissenschaftlich verfehlt betrachtet werden, wenigstens in bezug auf die wichtigsten Fragen.

Die wissenschaftliche Bedeutung der Reise quer über Grönland selber mußte in hohem Grade davon abhängen, ob der erste Teil der Expedition — die Überwinterung auf oder am Eisrande — glückte. Zu einem Verständnis der mehr oder weniger flüchtigen wissenschaftlichen Beobachtungen aus dem Innern

Grönlands war nämlich zweifellos eine genaue Bekanntschaft mit den Verhältnissen der Randzone nötig, die uns bei der Ausreise noch fehlte.

Es war also in doppelter Hinsicht von größter Wichtigkeit für uns, daß wir gleich im ersten Herbst mit unserem ganzen Gepäck wenigstens den Rand des Inlandeises erreichten, so daß wir dort überwintern konnten.

Freilich mußte es von vornherein als eine schwierige Aufgabe betrachtet werden, vor Anbruch des Winters so weit zu kommen, weil in diesem Teil Nordostgrönlands ein ausgedehntes eisfreies Küstenland existiert, das erst passiert werden mußte, bevor wir zu unserem Arbeitsfeld gelangen konnten.

Von der Danmark-Expedition gibt es ein Beispiel, welches dies zu erläutern vermag.

Danmark-Hafen — der Punkt, an dem wir in Nordostgrönland an Land gesetzt zu werden wünschten — war dieselbe Stelle, an der die Danmark-Expedition 1906—08 lag. Damals wollte man im Sommer 1907 eine meteorologische Station am Rand des Inlandeises anlegen und versuchte deshalb im Laufe des Sommers, das Material zu einer kleinen Hütte dorthin zu schaffen.

Zuerst versuchte man es mit einem Motorboot, kam aber nicht viel weiter als bis Stormkap. Die Eisverhältnisse waren in diesem Sommer für die Schifffahrt ungünstig.

Dann versuchte man, die Last mit Schlitten über das sommerliche Fjordeis zu ziehen. Dies ging auch nicht, weil man im Innern der Dovebucht wieder auf offenes Wasser stieß.

Es gelang überhaupt nicht, den Eisrand zu erreichen. Man kam nur bis Pustervig, und auch dies erst, nachdem die Kälte eingesetzt hatte und das Jungeis tragen konnte.

Die Danmark-Expedition verfügte in jenem Sommer über mindestens zehn Mann und wohl etwa fünfzig Hunde. Die Hunde kamen aber gar nicht in Betracht; sie waren hier ganz wertlos.

Wir sollten jetzt im Sommer 1912 durch dasselbe Gebiet vordringen und allermindestens den Eisrand erreichen. Dabei waren wir nur vier Mann, hatten aber statt der einigen hundert Kilogramm der Danmark-Expedition jetzt 20 000 kg zu transportieren.

Das waren die Gründe, die uns veranlaßten, Pferde statt Hunde zu nehmen.

Die Schwierigkeit war damit allerdings in Wirklichkeit nur auf einen anderen Punkt verlegt, nämlich das Futter.

Die Pferde — die in dem schnee- und eisfreien Küstenlande ohne Weg und Steg natürlich nur als Packpferde verwendbar waren — konnten zwar den Proviant, das Winterhaus, die Instrumente der Expedition usw. über das Gebirge zum Inlandeis tragen; aber wenn das Futter nur aus Heu bestehen sollte, wie es die isländischen Pferde gewohnt sind, so konnten wir schon die Transporte im Sommer und Herbst 1912 nicht mehr schaffen, und ganz unmöglich mußte es sein, das nötige Futter für die Pferde auf der Schlittenreise quer über das Inlandeis mitzunehmen.

Über diese Schwierigkeit half uns Professor Harald Goldschmidt von der Landwirtschaftlichen Hochschule hinweg, indem er uns ein Rezept für ein

Pferdefutter gab, durch welches unsere Gesamtfurage auf ca. 6000 kg Heu und ca. 4000 kg Kraftfutter vermindert wurde¹⁾).

Ich benutze die Gelegenheit, um allen denen, die mir Unterstützung, Interesse und Vertrauen bei den Vorbereitungen und der Durchführung der Expedition gewährt haben, meinen herzlichen und ehrerbietigen Dank auszusprechen. Besonderen Dank schulde ich meinem alten Kameraden von der Danmark-Expedition Achton Friis, weil er das mühevollen Amt eines Redakteurs bei der Herausgabe dieses Reiseberichts übernommen hat.

1) Das Kraftfutter wurde gebacken aus einer Mischung von
35 Gewichtsteilen Mais gemahlen,
25 „ „ Erbsen,
10 „ „ Weizenmehl,
20 „ „ Melasse,
10 „ „ Talg.

J. P. Koch.

Vorwort des Übersetzers.

Wenn ich mich recht erinnere, war es im Frühjahr 1911, als Koch mich in Marburg besuchte und wir entdeckten, daß wir unabhängig von einander beide den Plan zu einer Durchquerung Nordgrönlands von Ost nach West gefaßt hatten. Eigentlich war dies nicht besonders merkwürdig, denn dieser Plan war ein Vermächtnis von Mylius-Erichsen, auf dessen 2¹/₂ jähriger „Danmark-Expedition“ wir Freud und Leid geteilt hatten. Wir waren sofort einig, daß wir diese Expedition gemeinsam ausführen wollten, und daß Koch Führer wurde. Damit war auch festgelegt, daß die Expedition eine dänische wurde, was auch in ihrem offiziellen Namen zum Ausdruck kam. Immerhin wurde von deutscher Seite, nämlich dem Reichsamt des Innern, dem Preußischen Kultusministerium, der Berliner Akademie und Privaten eine Summe von 15 100 Mark¹⁾ speziell für meine eigenen Untersuchungen beige-steuert.

Die vorzügliche Reisebeschreibung, die Koch gleich nach Rückkehr der Expedition in dänischer Sprache herausgab, veranlaßte mich, von einer Veröffentlichung meiner eignen Tagebücher abzusehen. Unsere Erlebnisse waren ja meist die gleichen. Statt dessen übernahm ich die Besorgung einer deutschen Ausgabe von Kochs Buch. Die Übersetzung wurde zuerst von meiner Frau ausgeführt und dann von mir durchgesehen. Der Krieg vereitelte zunächst die Herausgabe. Sie wurde erst möglich, nachdem das Reichsamt des Innern und das Preußische Kultusministerium dankenswerterweise je 1500 Mark für die Drucklegung zur Verfügung gestellt hatten.

Nur wenige Bilder, deren Wiedergabe nicht gut gelungen war, wurden durch andere ersetzt, und das politische Schlußwort Kochs wurde fortgelassen. Sonst ist die deutsche Ausgabe identisch mit der dänischen.

Dorpat, den 29. Oktober 1918.

Alfred Wegener.

¹⁾ Die Beiträge sind folgende:

Reichsamt des Innern	7 000 Mark
Preuß. Kultusministerium	3 000 „
Akademie der Wissenschaften, Berlin	1 600 „
Prof. L. Darmstädter, Berlin	1 000 „
Dr. G. Hahn, Berlin	1 000 „
Ungenannt (durch Geh. Rat Aßmann)	1 000 „
Optische Werke Leitz, Wetzlar	500 „
	<hr/>
	15 100 Mark

Allen Spendern sei auch an dieser Stelle herzlich gedankt.

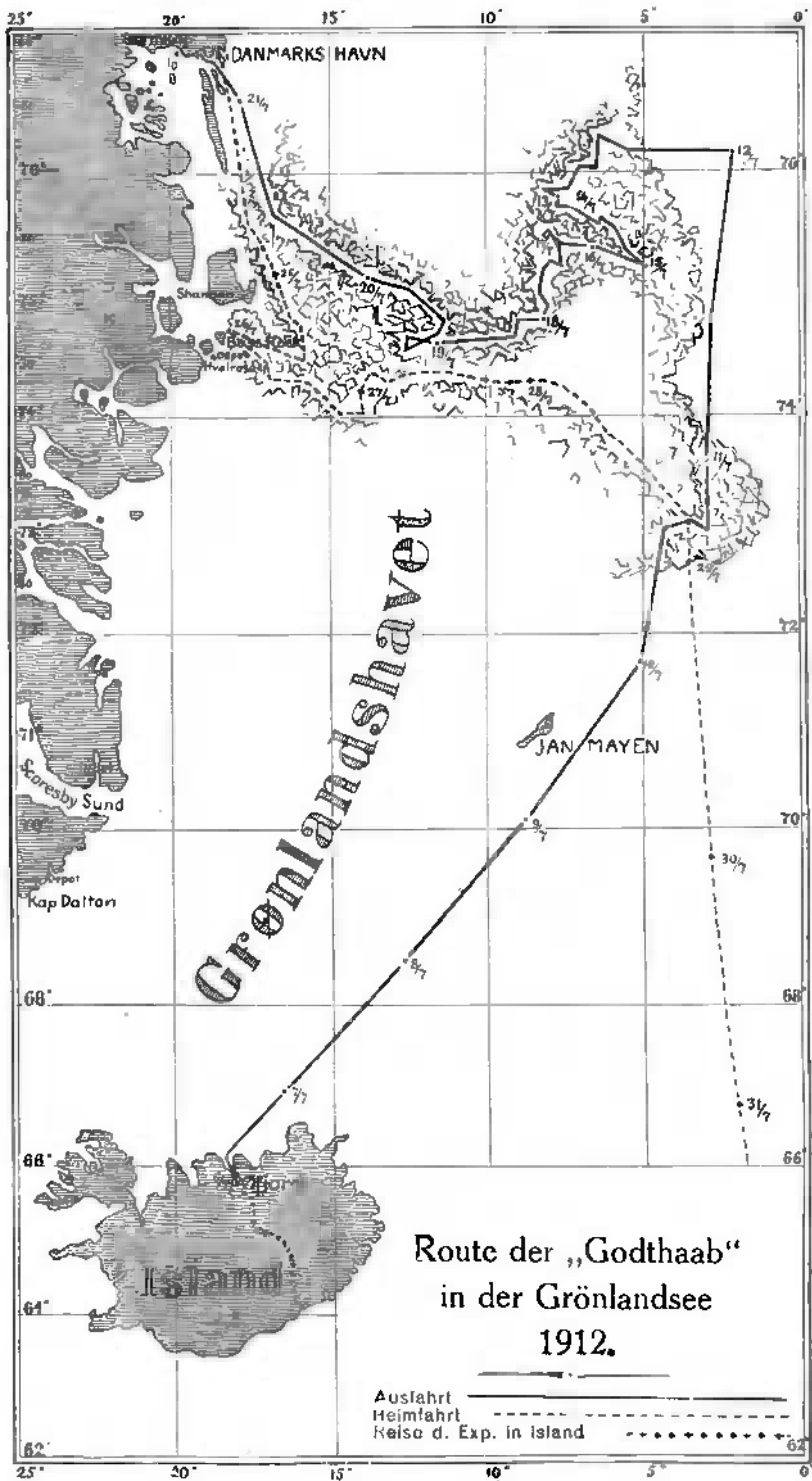


- NANSEN 1888
- PEARY 1892 og 95
- QUERVAIN 1912
- MIKKELSEN 1910
- +++++ KNUD RASMUSSEN 1912
- _____ KOCH 1913

} Routen über das Inlandeis.



Eisfreies Küstenland.



An meine Kameraden!

Kameraden, wir zogen weit hinab
Nach Grönlands eisigem Reich.
Uns führet des Forschers Zauberstab
Und die Freude am kühnen Streich
Zum Ruhme — oder ins Grab.

Kameraden, wenn Zweifel die Flügel mir band,
Ihr stütztet mit wichtigem Rat,
So daß der Nebel des Zweifels schwand,
Und den Worten folgte die Tat,
Die des Ruhmes Fäden uns spann.

In diese Fäden spinne ich breit
Die Bande der Freundschaft hinein,
Sie sichern gegen des Alltags Leid
Und das graue Tagaus, Tagein
Unsern Ruhm in kommender Zeit.

Kameraden, hin über Schnee und Eis
Gen West führt der Weg nach Haus.
Wir wagen das Leben und bringen als Preis
Ans Licht des Tages hinaus
Unsern Ruhm aus Nebel und Eis.

Nordgrönlands Inlandeis, am 19. Mai 1913.

J. P. Koch.

(Übertragen von Else Wegener-Köppen.)



„Godthaab“ im Packeis.

Einleitung.

Die Grönlandsee.

7.—9. Juli 1912. Hinter uns glänzte die blanke Fläche des Ö-Fjords im Licht der sinkenden Sonne; vor uns lauerte graukalter Dunst über dem schläfrig atmenden Meer. Die Gipfel Islands verblichen im ungewissen Schimmer der Nacht, und mit drückender Schwere umfing uns der Nebel des Eismeres.

9.—12. Juli. Ruhig und sicher glitt indes die „Godthaab“ gen Nordnordost; in Nässe und Nebel geht es vorbei an Jan-Mayen und hinauf bis zum 76. Breitengrad. Hier nehmen wir Kurs nach Westen: hier soll die Schlacht geschlagen werden, hier der Kampf mit den gefürchteten Eismassen der Grönlandsee gewagt werden.

12.—21. Juli. Die Fahrt im Treibeise, dem Reich des Seehunds und Bären, ist an packenden Eindrücken reich. Man fühlt sich so lächerlich klein inmitten dieser mächtigen treibenden Eisfelder, man ahnt die Allmacht Gottes in der maßlosen Kraft, die sie zusammenpreßt, daß die Ränder splittern und zu langgestreckten Schraubwällen getürmt werden. Das Auge schmerzt vom glitzernden



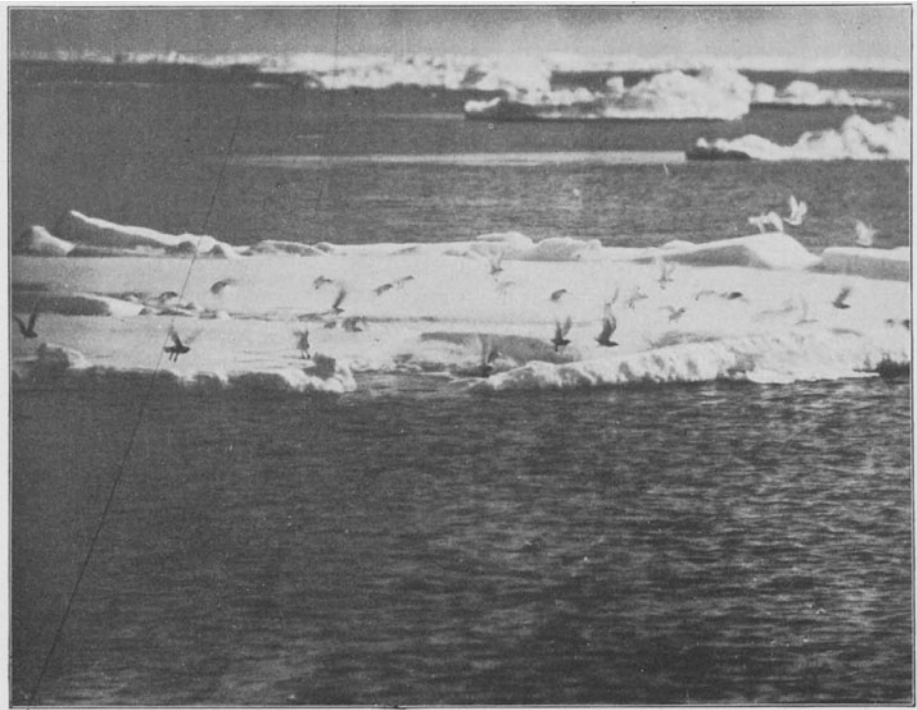
Hauptmann Koch und Kapitän Kjöllér in der Ausguckstone.

Spiel der Sonnenstrahlen in den Tausenden von Eiskristallen, und fast erdrückend wirkt der naßkalte Nebel des Eismeeres, der die Ferne verhüllt und zum Warten zwingt.

Hier muß mit Bedacht gewogen, aber dann mit Kraft gewagt werden. Geschmeidig muß das Schiff sich drehen und winden zwischen den kantigen Eisfeldern, und fest muß es den eisengepanzerten Steven einsetzen, wenn die Schollen zusammenpacken und den Weg versperren.

Doch wenn man will, so kommt man auch vorwärts, selbst wenn der Weg voller Hemmnisse ist.

— Die dänischen Seeleute hatten wiederum gezeigt, daß sie als Eismeerfahrer hinter keiner anderen Nation zurückstehen.

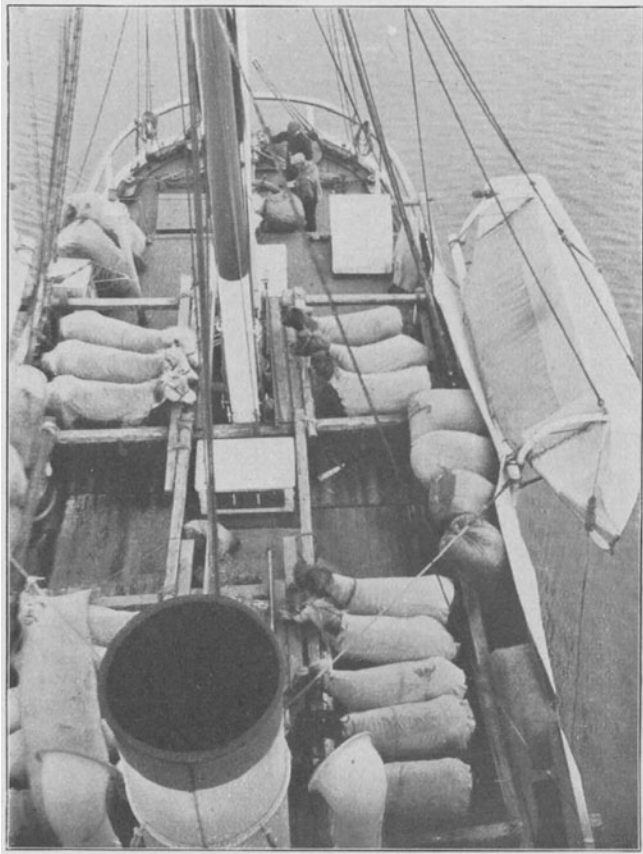


Im Treibeis.

Die erste Schlacht war gewonnen. Am 21. Juli glitt die „Godthaab“ an der kleinen Schäre Maroussia vorbei in die stillen ostgrönländischen Fjorde hinein. Nicht die kleinste Wolke am Himmel, nicht die geringste Kräuselung auf dem Wasser störte den stillen Frieden der Landschaft.

Wegener und ich standen beide im Ausguck und verschlangen mit den Blicken das Bild, das sich vor uns entrollte. Eine Flut von Erinnerungen stürmte auf uns ein beim Wiedersehen dieser Stätte, die zwei Jahre lang unser Heim gewesen war ¹⁾. Jede Schlucht im Berge, jeder Stein auf dem Lande, jeder Knick in der geschwungenen Linie des Fjords grüßte uns wie liebe alte Bekannte, raunte uns betörend ein stummes, aber packendes Willkommen zu.

¹⁾ Koch und Wegener hatten beide an der „Danmark-Expedition 1906—08 nach Nordostgrönland“ teilgenommen und damals in dem kleinen Holzhaus, der „Villa“, am Danmark-Hafen gewohnt.



Die Pferde an Bord der „Godthaab“.

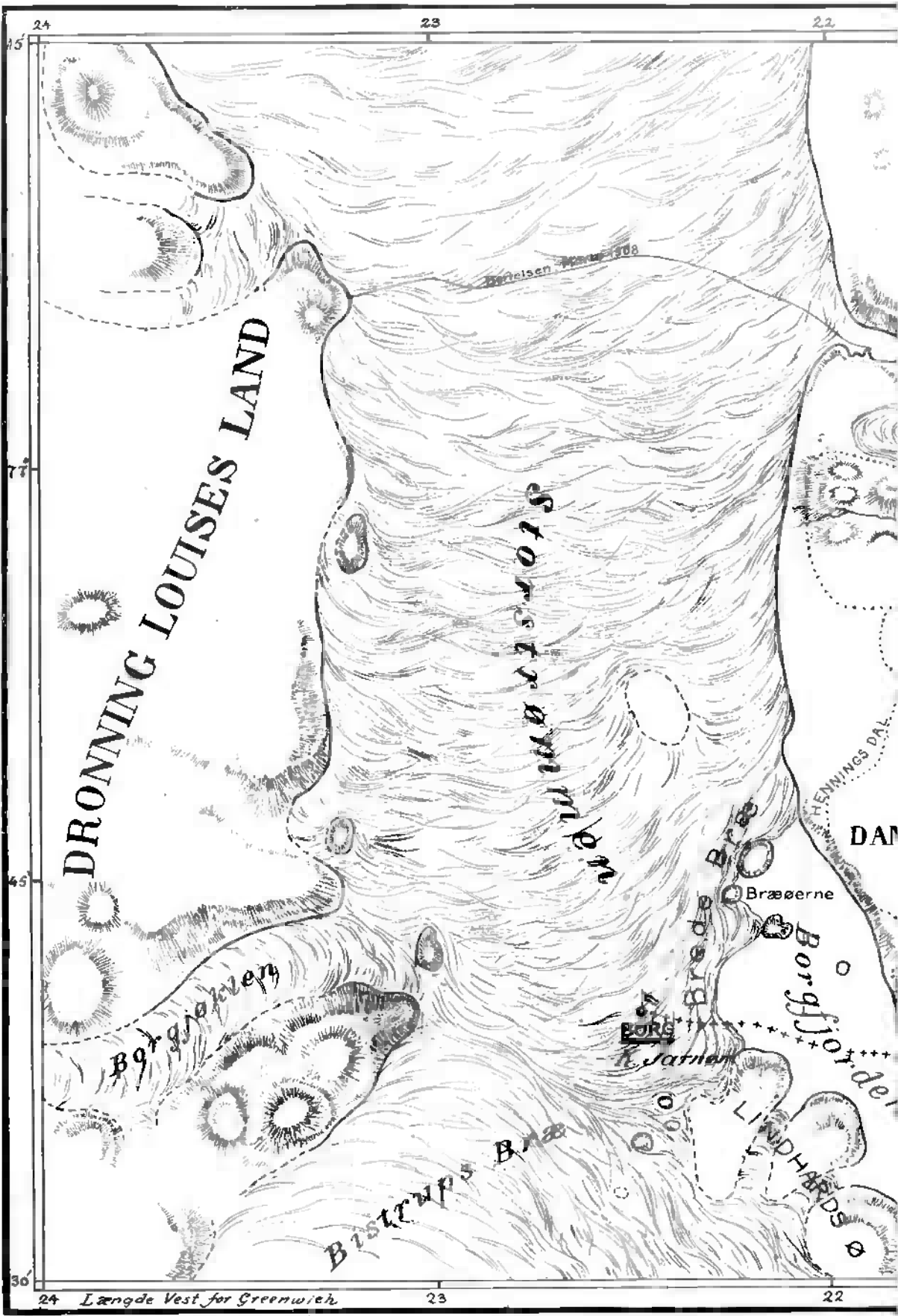
Erster Abschnitt.

1. Motorbootsfahrten.

21. Juli 1912. Der Danmark-Hafen war voller Eis, und auch in der Dovebucht lag das Eis noch ungebrochen. Aber die Einfahrt in die Dovebucht war eisfrei bis dicht hinter das Stormkap.

Nach einem kurzen Besuch im Danmark-Hafen, wo wir in der „Villa“ einen Bericht von Kapitän Mikkelsens abenteuerlicher Reise fanden, lief die „Godthaab“ bis zum Stormkap hinein, wo sogleich das Ausladen der Pferde und des Gepäcks begann.

22. Juli. Wir waren im Besitz eines 10 m langen eisernen Prahms, „die Schachtel“ genannt, welcher unser gesamtes Gepäck tragen konnte, ferner eines $6\frac{1}{2}$ m langen vierpferdigen Motorboots, um den Prahm zu schleppen, 16 isländischer Pferde und etwa 20 000 kg Pferdefutter, Proviant und anderen Gepäcks. — Es waren also nicht gerade Nippsachen, die es zu landen galt!



24

23

22

15

77

45

30

DRONNING LOUISES LAND

Bortelsen 1888

Storstrømmen

Borgfjorden

Bistups Bælt

Bredø Bælt

Bræerne

Borgfjorden

LINDHÆDSØ

HENNINGS DAL

DAN

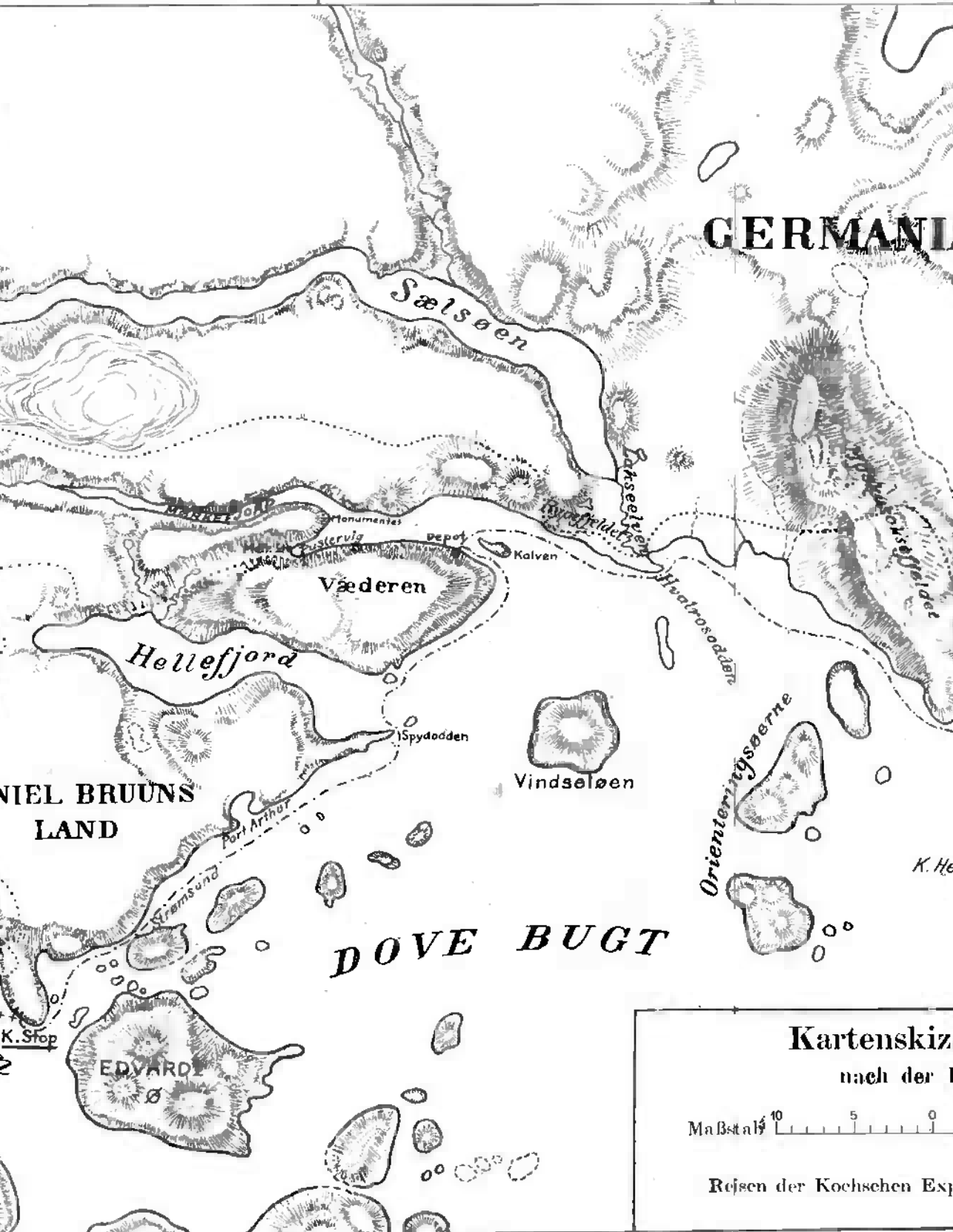
BORG

H. JARNEN

24 Långe Vest for Greenwich

23

22



GERMANIA

Sælsøen

Væderen

Hellefjord

NIEL BRUUNS
LAND

Vindseløen

DOVE BUGT

Orienteringsøerne

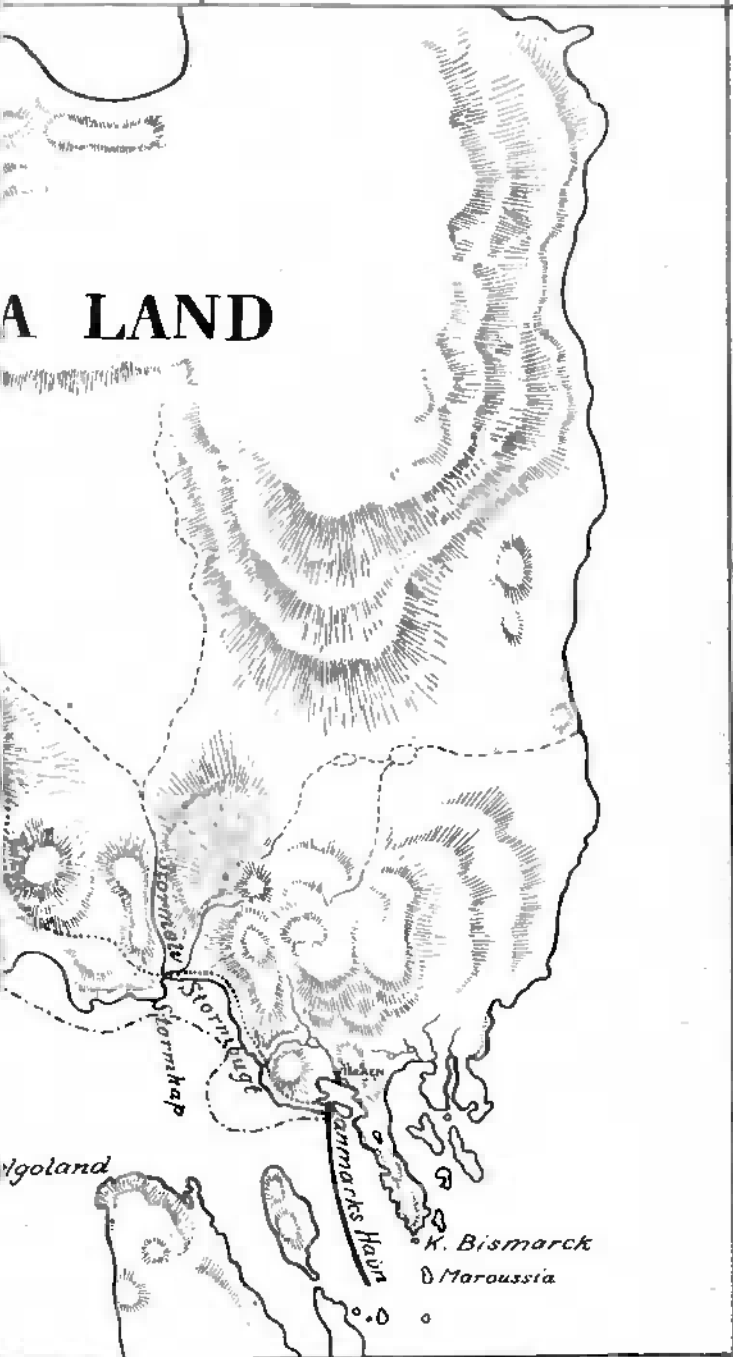
EDVARDI

Kartenskiz

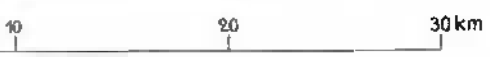
nach der

Maßstab 10 5 0

Reisen der Kochschen Exp



Ze des Germania-Landes,
Karte der Danmark-Expedition.



Expedition { mit Motorboot - - - - - }
 { mit Packpferden } im Herbst 1912.
 { mit Schlitten + + + + }



Die Pferde werden in den Prahm verladen.

Sobald Schachtel und Motorboot zu Wasser gebracht waren, wurden die Pferde an Land gesetzt und auf ein Moos am Stormkap geführt, wo etwas Gras stand. Wir hatten erwartet, daß sie nach dem Heufutter auf der Seereise sich gierig auf das frische Gras stürzen und darum einstweilen ruhig im Moos verbleiben würden; aber entweder hat das grönländische Gras ihnen nicht geschmeckt, oder sie wurden durch Moschusochsen erschreckt, oder es war auch vielleicht nur toller Übermut, der sie packte, als sie statt des schwankenden Schiffsdeckes wieder festen Boden unter den Füßen fühlten; genug, als wir nach einigen Stunden kamen, um nach ihnen zu sehen, waren sie bis auf drei verschwunden.

Wir nahmen uns das nicht weiter zu Herzen; wußten wir doch, daß ihnen schon nach wenigen Meilen der Weg versperrt war, nach Westen durch den Lachsfluß und Sälsee (Seehundsee), nach Norden und Osten durch den Stormfluß und die eisbedeckten Höhenzüge des Germanialandes und nach Süden durch die Dovebucht. Wir ließen also die Pferde vorläufig Pferde sein, bis unser gesamtes Gepäck gelandet und die „Godthaab“ wieder abefahren war.

23. Juli. Am 23. Juli herrschte ein Föhnsturm aus Westen. Das Eis der Dovebucht brach auf und ging in Trift durch den Fjord hinaus, so daß „Godthaab“, um nicht am Stormkap durch Eis abgesperrt zu werden, die Löscharbeiten abbrechen und schleunigst zum Danmark-Hafen zurückkehren mußte.

Der Sturm hatte auch hier gut aufgeräumt; aber das Eis lag doch noch fest in den inneren Teilen des Hafens. Der Rest unseres Gepäcks wurde daher außerhalb des Hafens an Land gebracht.



Beim Löschen am Stormkap.

24. *Juli.* Am Abend dieses Tages fuhr die „Godthaab“ ab; wir winkten noch einmal mit den Mützen, als sie aus dem Fjord hinausfuhr; von jetzt ab waren wir uns selbst überlassen. —

Wir begannen sofort mit der Arbeit. Wegener und Vigfus waren schon mittags mit unseren drei letzten Pferden abgeritten, um nach den anderen zu suchen, während Larsen und ich das am Danmark-Hafen liegende Gepäck nach Stormkap fahren wollten.

Bevor wir die Schachtel zu laden begannen, hatten wir noch eine besondere Mission zu erfüllen.

In der Villa sah es übel aus. Der Fußboden war mit Eis bedeckt, und die Stube war in einer Verfassung, welche deutlicher als viele Worte von der Not und dem entkräfteten Zustande erzählte, in welchem Mikkelsen und Iversen gelebt hatten; in meinem alten Lehnstuhl lag verschimmeltes, durch die Feuchtigkeit halb aufgelöstes Brot. Es schmerzte mich, den Ort, der mir und meinen früheren Kameraden ein wirkliches Heim, eine traute und sichere Zufluchtsstätte gewesen war, wenn wir nach oft harten Reisen heimkehrten, nun in einem solchen Zustand zu sehen. Larsen und ich opferten einen halben Tag, um aufzuräumen, zu sortieren, unnützen Plunder hinauszwerfen und reinzumachen, und verließen dann das Haus, ich für meine Person in weniger zuversichtlicher Stimmung, als die war, die Wegener und mich beim ersten Wiedersehen mit unserem alten Heim ergriffen hatte. Die Möwen stießen nach meinem bloßen Kopf, als wir fortgingen; sie brüteten am Strande dicht bei der Villa.

25. *Juli.* Es war eine harte Arbeit, die Schachtel draußen am Hafeneingange zu laden, wo das Gepäck immer erst mit dem Motorboot als Fähre zu ihr hinausgebracht werden mußte. Namentlich machten uns die Petroleumtonnen und



Die „Villa“ am Danmark-Hafen. Nach einer Aufnahme der Danmark-Expedition.

zwei schwere eichene Schlitten Schwierigkeiten. Wir waren mit dem Herumhantieren mit den schweren Schlitten so beschäftigt, daß ein Bär uns vollkommen überraschte. Larsen entdeckte ihn, als er nur noch 5 Meter von uns entfernt war.

Ich griff nach meinem Karabiner; wegen der Pferde wagte ich nicht, den Bären am Leben zu lassen. —

Ungewöhnt der körperlichen Arbeit, fühlte ich mich ganz erschöpft, als wir endlich gegen Abend alles an Bord hatten. Larsen war kaum richtig müde.

26. Juli. Am nächsten Morgen bestieg ich einen Aussichtspunkt, um mir das Eis anzusehen. Es war in der Dovebucht aufgebrochen und mit dem westlichen Winde hinausgetrieben worden, so daß es nun die ganze Stormbucht und das Fahrwasser zwischen Stormkap und Kap Helgoland anfüllte. Also konnten wir vermutlich nicht hindurchkommen; aber es war doch allzu ärgerlich zu warten; schließlich konnte man ja einen Versuch riskieren.

Der Wind kam von vorn. Nur mit Mühe konnte der Motor die schwere und hochgetürmte Last schleppen. Er schnaufte und stöhnte, stieß schwarzen Rauch aus und stand dann plötzlich still. Was passiert war, wußten wir damals nicht; keiner von uns wußte ja richtig Bescheid mit einem Motor. Aber wir heizten sogleich wieder an, und nach einer knappen Stunde lief die Maschine wieder. Inzwischen hatte uns der Wind geradeswegs auf das Land zugetrieben; wir entgingen knapp einer Strandung.

Der Wind flaute etwas ab, und nun ging es ganz gut, nur mit ertönder Langsamkeit. Da — brach plötzlich die Schraubenachse! Wir stellten die

Maschine ab und betrachteten sie mit etwas bedenklichen Mienen. Daß der Schaden ernst war, so viel sahen wir wohl, aber wie wir ihn reparieren sollten, davon hatten wir vorläufig keine Ahnung.

Wir lagen damals nicht weit vom Eisrande entfernt, und da der Wind nun ganz flau wurde, beschlossen wir, das Motorboot zu rudern und so den Prahm zum Eise hin zu bugsieren, um zu vertäuen. Es ging unglaublich langsam, aber es ging — eine Zeitlang. Dann frischte der Wind wieder auf. Wir legten uns in die Riemen, daß uns der Schweiß herabströmte, aber rückwärts ging es doch. So trieben wir gegen eine große Eisscholle, und an ihr vertäuten wir, um erst die Reparatur vorzunehmen. Dies nahm lange Zeit in Anspruch, und unterdes brach unsere Scholle entzwei, so daß wir nur an einem kleinen Eisstück hängen blieben, das nun von Wind und Strömung rasch ostwärts aus dem Fjord hinausgeführt wurde.

Es gelang uns, den Maschinenschaden auszubessern, allerdings nur halb; wir konnten künftig die Schraube nicht mehr auf rückwärts stellen. Aber was machte das! Hauptsache war, daß wir vorwärts fahren konnten.

Und nun lief der Motor wirklich gut!

Abends machten wir im östlichen Teil der Stormbucht halt wegen des Eises. Nach einem Tage harter Arbeit waren wir kaum 5 km vorwärts gekommen; besonders ermutigend war das nicht. Wir versuchten, die Eisschollen zur Seite zu drängen — es handelte sich nur um eine Strecke von 100 m, dann hatten wir freie Bahn bis zum Stormkap —, aber alle Versuche waren vergebens. Da vertäuten wir an einer Eisscholle und legten uns schlafen.

27. Juli. Am nächsten Morgen drehte der Wind nach Norden, und das Eis setzte sich in Bewegung aus der Bucht hinaus. Unsere Scholle begann zu treiben, und wir mußten schleunigst anders vertäuen, um nicht zu stranden. Aber auch die anderen Schollen setzten sich nach außen in Bewegung, so daß wir genötigt waren, Anker zu werfen und mit langen Bootshaken parat zu stehen, um das treibende Eis an uns vorbei zu leiten.

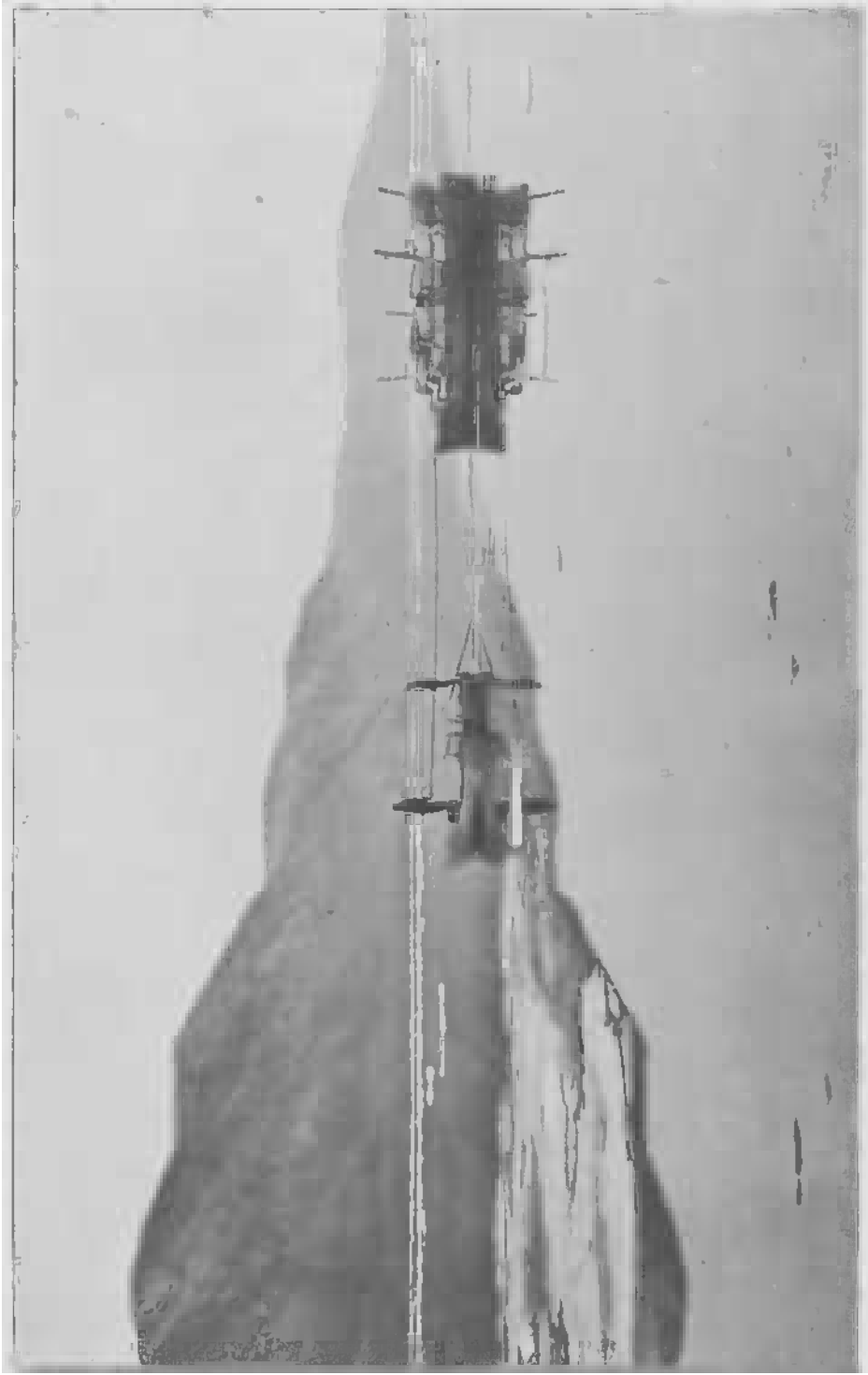
Da kam eine schwere Scholle gerade auf uns zu; sie trieb gegen unsere Ankerkette, die wie ein Zwirnsfaden sprang. Wir trieben geradeswegs auf einen Klippenvorsprung zu. Zum Glück war hier tiefes Wasser. Wir konnten am Lande vertäuen und lagen nun in Lee des Vorsprungs verhältnismäßig sicher.

Mehrere Stunden lang suchten wir vom Motorboot aus systematisch nach unserem Anker. Doch bei dem frischen Winde und dem recht bedeutenden See- gang konnten wir im Wasser nichts sehen. Wir mußten es schließlich aufgeben und den Anker liegen lassen.

Der Wind hatte inzwischen nach Osten gedreht. Die Bucht war eisfrei, und wir schleppten die Schachtel bis zum Stormkap, wo wir an einem Eisberge vertäuten, da der Wind auf das Land stand, und wir keinen Anker hatten.

Die Fahrt über die Bucht war gut gegangen; der Motor war nur zweimal stehen geblieben.

In einem Zelt am Stormkap fanden wir Post von Wegener und Vigfus. Sie hatten zur großen Freude unseres Hundes Gloë einen Moschusochsen geschossen und hatten acht der fortgelaufenen Pferde gefunden und sie in dem nahen Moos aufs Gras gelassen — als wir ankamen, waren vier von ihnen unten am Ufer, um



Motorboot und „Schachtel“ auf der Fahrt in die Dovebucht.



Motorboot und „Schachtel“ bei Stormkap vertäut.

von dem dort gelandeten Kraftfutter zu naschen; aber als sie uns sahen, schlichen sie sich mit ungemainer Heimlichkeit fort. — Jetzt waren Wegener und Vigfus wieder westwärts nach den Moschusochsbergen geritten, um nach den fünf letzten Pferden zu suchen.

28. Juli. In der Schachtel hatten wir einige Sachen an Bord, die am Stormkap an Land sollten, z. B. Packsättel und anderes, was Wegener und Vigfus auf den Landtransporten benutzen sollten.

Während Larsen und ich das Motorboot damit beluden, kalbte der Eisberg, an dem die Schachtel vertäut war. Die Kalbung selbst sahen wir nicht, sie muß auf der anderen Seite des Eisberges stattgefunden haben; aber wir hörten sie deutlich und bekamen ihre Wirkungen zu spüren.

Diejenige Seite des Eisriesen, an der wir lagen, tauchte ganz langsam und bedächtig unters Wasser, so daß dieses bald die kleine Plattform überspülte, auf der wir unseren Eisanker angebracht hatten. Ich stand bereit, um die Vertäuerung der Schachtel abzuwerfen, wenn der Berg sich wälzen sollte. Freilich wußte ich ganz genau, daß dies vollkommen nutzlos war; wälzte sich der Eisberg, so konnten wir nichts anderes tun, als ins Wasser springen und uns schwimmend ans Land retten. Aber mir fiel eben nichts Besseres ein als das mit der Vertäuerung.

Aber der Berg wälzte sich nicht; er neigte sich nur, um sich dann wieder zu heben. Mir kam es vor, als ob der mächtige Koloß tief und langsam Atem schöpfte, als seine breite Brust wieder aus dem Wasser auftauchte.

Es wurde mir klar, daß wir hier nicht in fatalistische Untätigkeit versinken durften, sondern die Zeit benutzen mußten, um zu entfliehen. Wir warfen

sogleich die Vertäuung los, spannten das Motorboot vor und schleppten die Schachtel so weit fort, daß sie außer aller Gefahr war. Dann kehrten wir mit dem Motorboot zu dem schwankenden Eisberge zurück und benutzten einen Augenblick, wo die Plattform über Wasser war, um unseren Eisanker und die Taue zu bergen.

Als der Berg nach langer Zeit wieder zur Ruhe kam, hatte er eine halbe Umdrehung um eine schrägstehende Achse ausgeführt; gleichzeitig kam er vom Grunde los und trieb weiter in die Dovebucht hinaus.

Die Not, die Eisen bricht, lehrte uns, auch bei aufländigem Winde am Lande zu vertäuen. Wir schleppten die Schachtel bis zum Stormkap heran, steckten vorn und hinten ein Tau an Land und hielten sie gleichzeitig vom Ufer frei mit Hilfe eines schweren Bootshakens, den wir auf der Landseite in den Grund jagten. Damit nicht der Auftrieb den Bootshaken vom Grunde heben sollte, umwickelten wir ihn unten mit den Resten unserer Ankerkette.

Auf diese Weise lagen wir gut; nur mußten wir ab und zu einer vorbeitreibenden Eisscholle etwas nachhelfen, damit sie nicht unseren Bootshaken zerbrach.

In der Nacht wurde es ganz still, und die Stormbucht lag glatt und blank wie ein Spiegel vor uns. Wir benutzten die günstige Gelegenheit, um auf die Ostseite der Bucht hinüberzufahren, wo wir nun ohne Schwierigkeit unseren verlorenen Anker wiederfanden.

29. *Juli*. Abends kamen Wegener und Vigfus. Sie waren nach Westen bis zum Lachsfluß geritten, hatten aber nur ein Pferd gefunden. Zwei andere waren inzwischen von selber zurückgekommen, so daß uns nur noch zwei von unseren 16 Pferden fehlten. Indessen mußten wir ja bei den künftigen Landtransporten die Gegend wiederholt durchqueren, so daß wir hoffen konnten, durch Zufall einmal auf die beiden Flüchtlinge zu stoßen.

Wegener und Vigfus hatten auf ihrem Ritt kein Zelt mitgeführt, sie hatten draußen in den Bergen unter offenem Himmel geschlafen und waren daher ganz von Mücken zerstoßen, als sie nach Stormkap zurückkamen.

30. *Juli*. Nachts regnete es, und Larsen und ich, die am Ufer lagen und schliefen, wurden ganz durchnäßt. Einen so starken Regen habe ich noch niemals in Nordostgrönland erlebt; es regnete zwölf Stunden lang ohne Unterbrechung.

Gegen Mittag brachen Larsen und ich mit dem Motorboot und der Schachtel nach Westen auf. Wir bekamen Gegenwind, Regen und Schnee, aber nur unbedeutende Eisschwierigkeiten.

31. *Juli*. Nach 24stündiger Fahrt erreichten wir den Rypeberg¹⁾, wo wir verabredungsgemäß Wegener und Vigfus treffen sollten. Hier ließen wir uns in eine kleine Bucht hineinlocken, wo wir einigermaßen unbelästigt vom Eise liegen zu können glaubten; aber unglücklicherweise liefen wir auf ein paar große Steine auf und blieben sitzen — gerade bei Hochwasser. Alle Anstrengungen, uns zu befreien, waren umsonst, so daß wir schließlich die eine Seite der Schachtel mit ein paar schweren Balken anlüften mußten, damit die Steine ihr nicht den Boden eindrückten, wenn das Wasser fiel.

¹⁾ Schneehuhnberg.



Die Strandung am Rypeberg.

1. August. Mit der nächsten Flut gelang es uns, die Schachtel flottzumachen; aber das Eis lag jetzt so dicht um uns herum gepackt, daß wir nicht weiter konnten, sondern innerhalb eines Riffes ankern mußten, das uns gegen das Eis schützte.

Ein paar Moschusochsen standen am Lande und betrachteten mit Staunen das merkwürdige Ungetüm, das auf dem Wasser schwamm. Ein scheckiger und ein blauer Fuchs schlichen, nach Nahrung suchend, am Ufer entlang. Watvögel tummelten sich in den kleinen Wassertümpeln weiter drinnen. Alles lockte zu einem Spaziergang, statt untätig hier draußen stillzuliegen.

Am Lande kam ich an den Resten einiger eskimoischer Winterhäuser vorbei, welche hier vor vier oder fünf Jahren ausgegraben worden waren. Sie waren jetzt schon wieder ganz mit Gras zugewachsen. Der Boden schien hier fruchtbar zu sein.

Mit der Mittagsflut gingen wir über das Riff hinaus, mußten aber gleich wieder haltmachen, da das Eis sich um uns herum packte.

Abwechselnd saßen wir nun im Eise fest und trieben mit ihm oder kamen wieder los und arbeiteten uns weiter nach Westen in der Hoffnung, das offene Wasser zu erreichen, das wir vom Rypeberg aus drinnen in Pustervig gesehen hatten.

3. August. Am 3. August erreichten wir wohlbehalten das feste Land unmittelbar westlich von Kalven, und weiter konnten wir vorläufig nicht kommen. Pustervig war jetzt wieder vollständig mit Eis gefüllt.



Eskimo-Hausruine beim Rypeberg.

Der Platz, an dem wir lagen, war indessen gar nicht übel für das Löschen und vorläufige Aufstapeln des Gepäcks geeignet. Von hier konnte es entweder mit Pferden durch das Pustervigtal hindurch abgeholt oder, wenn sich die Eisverhältnisse bessern sollten, mit der Schachtel zum Hellefjord verfrachtet werden.

4. August. Wir waren den ganzen Tag mit dem Löschen der Ladung beschäftigt, und am folgenden Tag wagten wir uns wieder ins Eis hinaus, um den Rest unseres Gepäcks vom Stormkap zu holen. Wir wurden sofort vom Eise besetzt und mußten nach vierstündiger harter Arbeit vorläufig die Weiterfahrt aufgeben und den Motor abstellen.

In den folgenden Tagen bekam ich mehr Zeit, als mir lieb war, Tagebuch zu schreiben. Ich gebe hier einen Auszug daraus:

5. August. 4 Uhr nachmittags. Gestern Abend trieben wir ganz langsam südlich von Kalven seewärts; aber jetzt hat uns das Eis so weit nach Westen versetzt, daß wir fast bis Pustervig gekommen sind. Das Eis ist durch eine ganz schwache östliche Brise mit unglaublicher Geschwindigkeit nach innen getrieben worden.

Jetzt ist kein Platz mehr für weiteres Eis in Pustervig, und deshalb packt es zusammen und „schraubt“ ganz leise. Solchen Schraubungen sind wir mehrmals ausgesetzt gewesen, und die Schachtel verträgt sie ganz gut. Aber einen greulichen Spektakel macht es, wenn das Eis gegen die dünnen Eisenplatten

prallt, und alle Augenblicke setzt es Beulen. Mehrere Spanten sind schon recht erheblich verbogen, aber die Schachtel hält so dicht wie ein Topf.

Das Motorboot hält sich auch ganz gut in den Schraubungen, die es bisweilen halb aus dem Wasser heben können.

Wenn wir doch nur bald Wind aus Nordwesten bekämen; sonst ist das doch die Windrichtung, die wir stets hier oben haben. Wegener und Vigfus müssen ja wegen unseres langen Ausbleibens ängstlich werden, wenn sie sich auch den Grund vielleicht selber ausrechnen können.

In den letzten 24 Stunden haben wir 15 Stunden geschlafen; ich glaube beinahe, jetzt ist das Gleichgewicht zwischen Wachen und Schlafen bald wieder hergestellt.

In dem halbwachen Zustand, den der Schlaf eigentlich darstellt, laufen einem die Gedanken ohne Ziel und Zügel davon, und zwar stets heimwärts. Ich habe daran gedacht, ein „privates“ Tagebuch über diese vagabundierenden Gedanken zu führen, die im Grunde mein bestes Eigentum hier oben sind.

6. August. 6 Uhr morgens. Wir versuchten heute nacht loszukommen und avancierten im Laufe von drei Stunden etwa 500 m, kamen dann aber wieder vollständig fest.

Jetzt werden wir wieder geklemmt, und es knirscht und knackt in der Schachtel, aber immerhin — die 500 m wirkten belebend.

Wir sind jetzt etwa $1\frac{1}{2}$ km westlich von der Stelle, wo wir die Ladung löschen, und der Wind ist westlich — vielleicht nur eine Andeutung von Wind, aber er kommt doch von Westen!

3 Uhr nachmittags. Herrjemine! Von diesem Westwind hatten wir nicht viel Freude. Er setzte uns seewärts bis zu unserem Depot, und gleichzeitig arbeiteten wir uns mit der Maschine weiter auf eine vor dem nördlichen Lande liegende Wake zu. Da bekamen wir mit einem Male Ostwind, der uns wieder ganz bis zum „Monument“ (Monumentum Daniae) zurücktrieb, und zum Überfluß wurden wir bös geklemmt.

Ein wenig später drehte der Wind nach Norden. Sofort traten die Schollen auseinander, und wir heizten die Maschine an. Doch bevor wir in Gang kamen, hatten wir wieder Ostwind, wurden wieder nachdrücklich geklemmt und halb auf eine Eisscholle hinaufgeschoben.

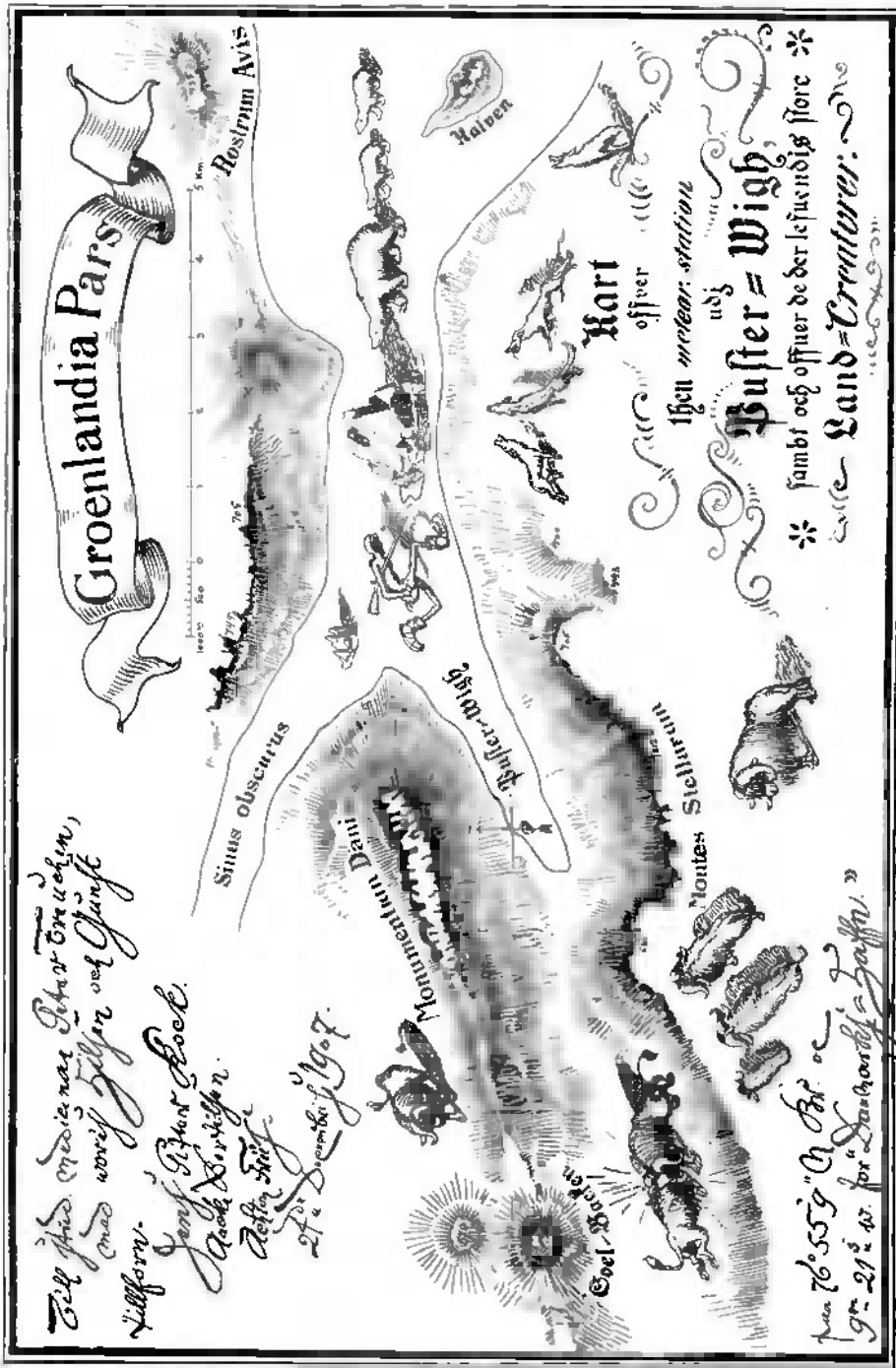
7. August. Jetzt kann man bald die gute Laune verlieren.

Unverändert fest. Gestern abend wurden wir nett geklemmt. Der Ruderbeschlag des Motorboots ging entzwei, sowohl am Ruder selbst wie am Steven. Heute haben wir den Schaden repariert, es war ein schönes Stückchen Schmiedearbeit.

Was wohl Wegener und Vigfus von uns denken? Sie können ja nicht wissen, ob wir nicht auf einer der Inseln draußen in der Bucht gestrandet sind. Na, so arg ist es ja nun nicht; aber es ist doch auch schon schlimm genug, hier Arrest zu haben, ohne andere Beschäftigung als Essen und Schlafen.

Heut war nicht einmal Veranlassung zu einem dieser fruchtlosen Versuche, sich durch das Eis vorwärts zu arbeiten; es ist zu dicht, hoffnungslos dicht gepackt.

Die Zeit wird uns sehr lang. Wir gehen in der Schachtel auf und ab und machen dabei immer gegen den Wind kehrt. Es erinnert mich lebhaft an die



A. Ber. Bertelsen und Achton Friis: Karte von „Pusterwig“ mit der meteorologischen Station.
Als Scherzkarte zu Weihnachten 1907 Freuchen übersandt. Danmark-Expedition

Raubtiere im Zoologischen Garten, welche rastlos die drei Schritt von der einen Seite des Käfigs zur anderen gehen, den Kopf immer nach außen gegen das Gitter gewendet.

8. *August.* Heut nacht hat es stark gefroren, und das Jungeis deckt die kleinen Waken zwischen den Schollen. Das Wetter ist klar; aber der Wind kommt beständig aus Osten, und wir liegen fester als je.

9. *August.* Ich wurde heut nacht geweckt durch den starken Wind, der geradezu heulte. Ich fuhr empor in dem festen Glauben, es wäre ein westlicher Föhn, und war sehr enttäuscht, als ich die Entdeckung machte, daß es eine Bö aus Osten war.

Heute haben wir den ganzen Tag eine schwache östliche Brise gehabt.

10. *August.* Jetzt sind acht Tage vergangen, seit wir unsere Ladung löschten, und in dieser ganzen Zeit sind wir 3 km weiter nach *Westen* gekommen! Das ist doch ein trauriges Resultat. Das Jungeis hat nun drei Tage gelegen, und die Sonne kann es nicht mehr bezwingen. Wir sind hier regelrecht eingefroren, Anfang August!

Nachts friert es 4—5°, und am Tage steht das Thermometer auf Null. Der Wind kommt heute wieder dauernd aus Osten.

11. *August.* Gestern abend, als wir beim Essen saßen, setzten sich die Eismassen plötzlich mit großer Geschwindigkeit nach Westen in Bewegung und preßten hart gegen das Land bei Pustervig. Dadurch wurde es uns möglich, zu der ehemaligen meteorologischen Station (Freuchens Hütte) hinüberzugehen.

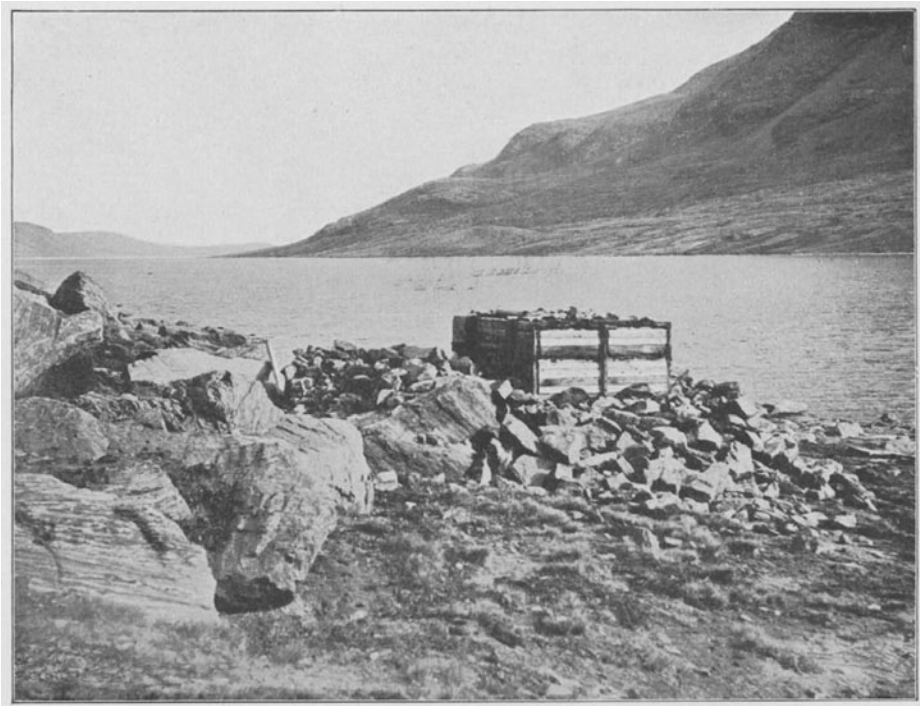
Die Außenbekleidung der Hauswände war vom Winde ganz abgerissen, und die Bretter waren zusammengeschrumpft, so daß der Wind durch die Öffnungen in die Stube hineinblies; aber drinnen war es gerade aus diesem Grunde trocken und behaglich.

Es freute mich zu sehen, wie ordentlich der Proviant und die anderen Sachen zusammengepackt und wie sorgfältig sie bedeckt waren; es war alles in schönster Ordnung. Wir hatten an Bord nicht mehr viel zu essen, fanden hier aber alles, was wir brauchten, sowohl Proviant wie Streichhölzer.

In einer Flasche hatte Freuchen einen „Bericht“ hinterlassen, in welchem er die Besucher davor warnte, sich hier für längere Zeit niederzulassen, da die Gegend hier sehr wildarm sei. (Wir trafen freilich sofort zwei Moschusochsen dicht bei der Hütte.) Er machte den Leser zugleich darauf aufmerksam, daß der eiserne Ofen draußen vor der Hütte lag und das Ofenrohr neben ihm, aber — Kohlen erwähnte er nicht. Er hätte doch gern die nicht ganz unwesentliche Bemerkung hinzufügen können, daß Kohlen überhaupt nicht vorhanden waren!

Ich schrieb ein paar Worte an meinen alten Freund — der Himmel weiß, ob Freuchen jemals diesen Brief bekommt — und dankte ihm für die gute Ordnung, in der sich alles befand. Zugleich schrieb ich an Wegener und Vigfus, gab ihnen Bescheid darüber, wo wir unsere Ladung gelöscht hatten, und wo wir uns selbst augenblicklich mit Schachtel und Motorboot befanden, und bat sie, die Transporte von Stormkap zur Walroß-Odde¹⁾ fortzusetzen.

¹⁾ Walroß-Halbinsel.



Freuchens Hütte in Pustervig.

Es ist mir eine große Beruhigung, daß ich an Wegener und Vigfus geschrieben habe. Treffen wir sie nicht im Laufe von 8 Tagen, so müssen sie uns unbedingt in Pustervig suchen und werden dort den Bescheid vorfinden, wo das Depot liegt. Sie brauchen sicher dringend trockene Kleidung und Stiefel.

Um 1 Uhr morgens kamen wir zur Schachtel zurück.

Im Lauf der Nacht drehte der Wind unter starkem Regen nach Westen. Das Wasser sickerte durch unser undichtes Dach und lief in breiten Strömen über den Boden hin. Mein Schlafsack wurde durch und durch naß.

Das Eis setzte aus dem Mörkefjord (Sinus obscurus) hinaus und schob uns ein kleines Stück nach Osten; aber im Lauf des Tages flaute der Wind ab, und nun liegen wir wieder fest.

Aber die Temperatur ist auf $+4^{\circ}$ gestiegen, und das Jungeis nimmt stark ab; der Himmel ist bedeckt, und es sieht nach unruhigem Wetter aus — Gott sei Dank!

Wir haben die Boote heute nach einem etwas besseren Platz hinübergeschleppt; ich fürchte, das Motorboot wird die starken Eispressungen bei einem westlichen Sturm kaum vertragen, wenn wir nicht beizeiten auf der Hut sind.

12. August. Nun haben wir zwölf Tage lang östlichen Wind gehabt und in der letzten Zeit obendrein Nebel und schlechtes Wetter. Ich erkenne den grönländischen Sommer gar nicht wieder in dieser trübseligen Beleuchtung, diesen Sommer, der in meiner Erinnerung als ein einziger strahlender Sonnentag dasteht.

Es ist, als ob mein Gehirn die Dinge nicht richtig erfassen kann, wie sie sind. Jeden Tag erwarte ich bestimmt, daß der nächste eine Veränderung bringen und uns aus dieser ertötenden Gefangenschaft im Eise befreien wird — und jeder Tag bringt mir eine Enttäuschung.

Heute sind wir ganz besonders vom Glück verlassen gewesen. Eine frische östliche Brise setzte uns wieder in Trift nach Westen, und jetzt liegen wir am Fuß des Monuments, keine 20 m vom Lande entfernt. Während des Treibens wurden wir stark gepreßt; der Kiel des Motorboots wurde schief gedrückt und die Eisenstange vom Ruderbeschlag zerbrochen und abgerissen, so daß die Schraube direkt dem Eise ausgesetzt war.

Wir begannen sogleich mit dem Ausbessern, schraubten die Stümpfe der Eisenstange ab und wärmten sie über der Gebläselampe, um zu versuchen, sie zusammenzuschweißen. Es ging natürlich nicht. Die Gebläselampe konnte nicht die nötige Wärme leisten. Dann versuchten wir, die Stümpfe mit Eisendraht zusammenzubinden; allein der Draht brach immer wieder, und schließlich mußten wir auch dies aufgeben.

Da hatten wir nun vier Stunden angestrengt gearbeitet nur mit dem Resultat, daß wir jetzt klar darüber waren, daß das Boot sich eben ohne Ruder behelfen und die Schraube künftig ohne Schutz gegen das Eis bleiben mußte.

Mißmut ergriff mich.

Hat das Glück mich denn ganz verlassen!

Ob Wegener und Vigfus auch nichts anderes ausgerichtet haben als Zeit vertrödelt und Material verdorben?

Ja, was wollte ich überhaupt hier oben zwischen diesen kalten, leblosen Steinhaufen?

Was ist das für eine Macht, die mich von Hause fortgelockt hat, fort von allem, was mir teuer ist und mir das Leben wertvoll macht? Ist es wirklich nötig, in solche Gegenden zu reisen, um zu lernen, daß man nichts so liebt wie die Heimat?

Ja, nach Haus will ich wieder, das steht fest, aber heimwärts führt nur ein Weg; und der geht über das Inlandeis.

Bei näherer Betrachtung ist die Lage ja gar nicht so ungünstig — es ist nur so deprimierend, hier untätig stillzuliegen, wenn einem noch so viele Kämpfe bevorstehen.

Die Sehnsucht nach der Heimat ist eine gewaltige Macht; sie gibt neue Kräfte und frischen Mut, wo man es am meisten nötig hat.

13. August. Gestern abend las ich Frau Gyllembourgh-Ehrensvärds Roman „Een i Alle“. Man ist in guter Gesellschaft, wenn man Frau Gyllembourgh liest. Aber sie macht doch einen spaßig altertümlichen Eindruck wie von weißgeschauerten Fußböden und sandbestreutem Flur. Ich fand das Buch in Freuchens Hütte bei Pustervig.

Heut nacht sind wir mit der Flut ins Innere des Mörkefjords hineingetrieben, und jetzt — um 12 Uhr mittags — liegen wir auf der Nordseite des Monuments.

Diese Fahrt in den Mörkefjord war interessant.

Quer in der Fjordmündung liegt ein Riff nur 1 bis 2 m unter Wasser. Hier setzt der Gezeitenstrom mit einer Fahrt von 4 Seemeilen hinüber, und das Eis



Lars Larsen.

mahlt in den Stromwirbeln mit unglaublicher Kraft vorbei. Die Schollen wirbeln vorüber, im wunderlichsten Rundtanz, nebeneinander, übereinander und untereinander, bald aufrecht, bald schräg oder sogar auf der hohen Kante.

Diese Fahrt machten wir mit wie eine richtige Scholle — aber glücklicherweise nicht auf der hohen Kante. Die Schachtel hielt sich recht gut. Stöße und Püffe kriegte sie unzählige, und jetzt ist sie rund herum voller Beulen; aber die Eisenplatten federten gut und hielten.

Auch das Motorboot kam mit einem blauen Auge davon. Der Kiel ist jetzt ganz zur Seite herausgequetscht; aber der Boden ist noch immer dicht, und die Schraube hat, soweit wir sehen können, keinen Schaden genommen. Einmal wurde der Vorderstevan auf eine Scholle hinaufgehoben und rannte gegen die Bretter, die das Dach unserer Kajüte in der Schachtel bilden, so daß hier ein großes Loch in der Decke entstand; aber das hat natürlich nichts zu bedeuten.

11 Uhr abends. Nachmittags wurden wir mit fallendem Wasser seewärts versetzt, der Mörkefjord spie uns einfach aus, so daß wir einen guten Kilometer

am Monument vorbeisausten. Aber abends hat der Fjord wiederum seine Beute eingesogen, und jetzt liegen wir aufs neue im Rachen des Fjordes nördlich des Monuments.

Diese letzte Fahrt in den Fjord war noch interessanter als die frühere, weil wir uns diesmal ganz sicher fühlten. Wir hatten eine solide Scholle von Hufeisenform gefunden, und im Innern des Hufeisens lagen Schachtel und Motorboot im sicheren Hafen, während Larsen und ich auf unserer Hafenmole auf und ab spazierten und das Schauspiel betrachteten, das die Natur vor uns und mit uns aufführte.

Das Eis war lebend. Die Schollen wälzten sich übereinander, steckten hier eine Kante, dort eine Spitze in die Luft, zerbrachen an unserer massiven Hafenmole und warfen sich gegen sie oder auf ihren Rand hinauf. Es war ein Scheuern und Schaben, Knirschen und Knistern, unterbrochen von donnerähnlichem Getöse, wenn eine der größeren Schollen bei dem gewaltsamen Druck mitten durchbrach.

Ich erinnere mich, mir einmal als Junge den Kopf darüber zerbrochen zu haben, wie eigentlich das „Heulen und Zähneklappen“ sein könnte. Jetzt weiß ich, wie es ist. So etwa wie hier muß es am Tor der Hölle klingen.

Übrigens ging unsere eine Hafenmole entzwei, und in fliegender Hast mußten wir mitten in der Vorstellung unsere Vertäuung wechseln; aber der Hafen ist noch immer gut, und wir haben daher keine Furcht vor dem nächsten Kehraus.

15. August. Endlich tanzten wir gestern unseren letzten Kehraus im Rachen des Mörkefjords. Mit solcher Kraft wurden wir hinausgeschoben, daß wir quer an der Mündung von Pustervig vorbeiflogen und das Land auf der Südseite des Fjords berührten. Wir säumten nicht, unseren Anker ans Land zu schaffen und uns beim steigenden Wasser immer wieder ans Ufer heranzuziehen, so daß kein Eis dazwischenkommen und unsere Vertäuungen sprengen konnte.

Während wir darauf warteten, daß das Wasser fiel und das Eis sich wieder löste, welches uns jetzt hart ans Land preßte, machten wir einen Spaziergang an Land.

Ein einzelner Moschusochse graste dort; wir beachtetten ihn nicht weiter, bis wir ein drohendes Brummen dicht hinter uns hörten. Der Ochse stand etwa 20 Schritt von uns entfernt und betrachtete uns aufmerksam. Larsen wollte schießen; ich bat ihn aber, es zu lassen. Es ist schwierig, einen Moschusochsen gerade von vorn zu schießen, da die zusammengewachsenen Hörner einen starken, fast undurchdringlichen Panzer vor der Stirn bilden. So gingen wir denn weiter, als ob gar kein Ochse da wäre, und das Tier war so verblüfft über unsere Gleichgültigkeit, daß es kurz kehrt machte und im Galopp über Stock und Stein verschwand.

Mit fallendem Wasser lockerte sich das Eis, wie wir erwartet hatten, und in dichtem Nebel arbeiteten wir uns langsam nach Osten auf unser Depot zu.

16. August. Nach zwölf-tägigem Herumtreiben im Eise und dem Verlust von so viel kostbarer Zeit lagen wir nun wieder an derselben Stelle, wo wir unsere Ladung gelöscht hatten. Wir holten uns am Lande einige Kleidungsstücke, Fußbekleidung und Werkzeug, schrieben einen Brief an Wegener und Vigfus,



Danmark-Monument, links davon Pustervig, rechts Mörkefjord.

um ihnen mitzuteilen, daß wir nun versuchen wollten, nach der Walroß-Odde zu gehen, und setzten dann die Reise fort.

Als wir Kalven passiert hatten und quer über den Fjord in der Richtung auf einen Punkt westlich des Rypeberges hinüberhielten — die einzige Richtung, in welcher ein wenig offenes Wasser vorhanden war —, kam der Nordwest, auf den wir nun vierzehn Tage lang gewartet hatten.

Mit einem Schlage brach er, aus dem Mörkefjord kommend, über uns herein und wuchs sogleich zum Sturm. Die ganzen Eismassen im Fjord kamen sofort in Bewegung nach außen, zersplitterten das Jungeis in tausend kleine Schollen, die vom Winde gefangen wurden und wie große, glasklare Schmetterlinge über das alte Eis und das offene Wasser dahinflogen. Ein Walroß streckte seinen großen, ungefügen und häßlichen Kopf dicht neben uns empor, zeigte seine Stoßzähne, tauchte unter das Boot und verschwand. Ihm war der Sturm ein reines Vergnügen; für uns war das Vergnügen etwas gemischt.

Es glückte uns allerdings, das Land dicht westlich des Rypeberges zu erreichen; aber es war unmöglich, hier liegen zu bleiben. Das Eis trieb mit starker Fahrt am Lande vorbei und riß uns ohne weiteres mit. Wir wurden geschraubt und gepreßt wie noch niemals vorher. Es knackte in dem eichenen Rumpf des Motorboots, die Stoßleiste sprang, und zwei Spanten brachen; aber es schien doch, als sollten wir von ernsthaften Beschädigungen verschont bleiben.

Östlich des Rypeberges sahen wir einen Steinmann dicht am Strande. Wegener und Vigfus hatten also den Lachsfluß passiert, und in dem Steinmann lag ein Brief für uns; aber wir mußten die Post liegen lassen und trieben weiter nach Osten.

Bei der Walroß-Odde bekamen wir offenes Wasser, und die Schraube bekam Arbeit. Oben auf der Odde lagen zwei große Walrosse und hielten ihr Mittagschläfchen. Drei andere Bestien gleicher Art folgten uns im Kielwasser, während wir den Lachsfluß hinauffuhren.

An der Mündung des Lachsflusses lag ein großer Stapel Heusäcke. Hier fanden wir einen Brief, in welchem Wegener uns berichtete, daß er und Vigfus mit allen Pferden nach Pustervig geritten waren. Sie waren beide unwohl infolge des anhaltenden nassen Wetters und hatten Mangel an Kleidung.

Herrje! — nun lagen wir hier mit den trockenen Sachen für sie, und sie waren da, wo wir gerade herkamen.

Aber wir hatten keine Zeit, uns zu ärgern. Noch lag eine volle Bootslast am Stormkap; die günstige Gelegenheit mußte benutzt werden, und wir fuhren sofort weiter nach Osten.

17. August. Am 17. August mittags lagen wir vertäut am Stormkap. Die Reise hatte uns 48 Stunden lang in Atem gehalten; wir sehnten uns nach dem Schlafsack.

Um 4 Uhr nachmittags standen wir auf, um mit dem Motorboot nach Danmark-Hafen zu fahren, wo wir eine Nachricht niederlegen und ein paar Tonnen Petroleum holen wollten. Aber nun war der ganze Fjord wieder mit Eis gefüllt, das uns den Weg nach allen Richtungen versperrte. Wir waren wieder gefangen.

Vorläufig hatten wir jedoch genug zu tun. Die Gebläselampe wollte nicht brennen, der Motor wollte nicht gehen, und das Boot war so leck, daß wir auf



Lager von Wegener und Vigfus neben dem Heudepot am Lachsfluß.

der Reise von der Walroß-Odde hierher fast unausgesetzt hatten schöpfen müssen.

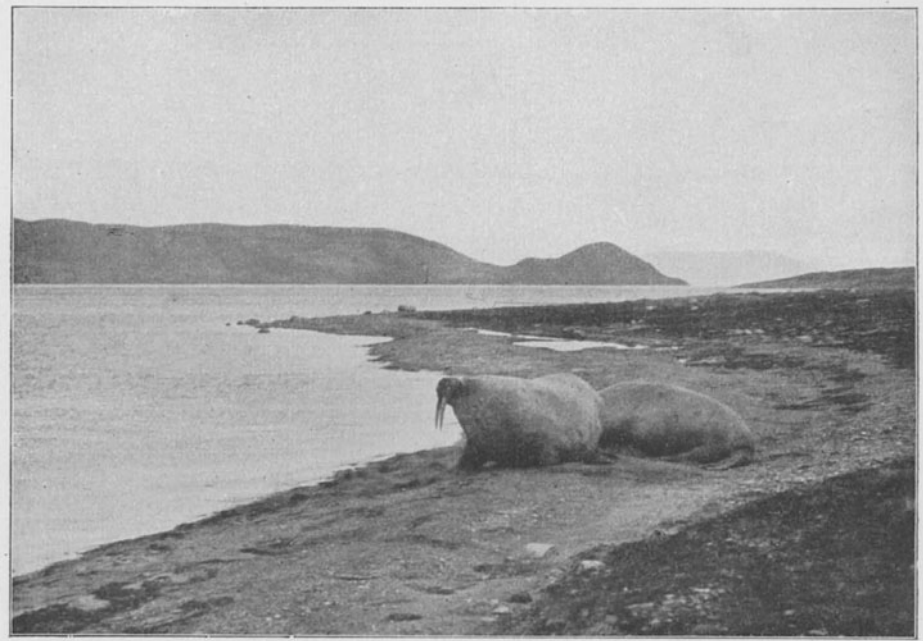
Beim Hochwasser des Nachts zogen wir das Boot aufs Land, und morgens bei der Ebbe begannen wir die Ausbesserung. Den Kiel gelang es uns wieder zurückzudrücken und festzunageln; die Leckagen stopften wir mit Maschinentwist zu, einige der schlimmsten Löcher wurden außerdem mit Maschinenvaselin zugeschmolzen, und bevor der Tag vorüber war, waren auch die Gebläselampe und der Motor wieder gebrauchsfähig.

18. August. In der darauffolgenden Nacht luden wir die Schachtel mit dem Rest des Gepäcks, und um 4 Uhr morgens waren wir bereit zur Abfahrt. Aber das Eis sperrte uns noch immer ein; wir konnten uns den Luxus leisten, schlafen zu gehen.

Am Nachmittag lockerte sich das Eis draußen in der Stormbucht, während es nach Westen zu noch fest zusammengepackt lag. Wir benutzten die Gelegenheit, um nach Danmark-Hafen zu fahren, wo wir unsere Nachricht in der Villa auf dem Tisch festnagelten und das Motorboot mit zwei Tonnen Petroleum beluden. Um Mitternacht waren wir wieder zurück am Stormkap.

19. August. Nach Westen zu schien sich das Eis jetzt zu lockern — jedenfalls sahen wir vom Stormkap aus ein wenig offenes Wasser. Wir spannten daher das Motorboot vor die Schachtel und arbeiteten uns durch das Eis hinaus in die Dovebucht. Unglücklicherweise sprang die Eisendrahtbindung an der gebrochenen Schraubenachse, und bevor wir dies ausgebessert hatten, schloß sich das Eis um uns herum. Wir waren wieder besetzt.

Indessen kamen wir diesmal mit einem 40stündigen Arrest davon.



Walrosse.

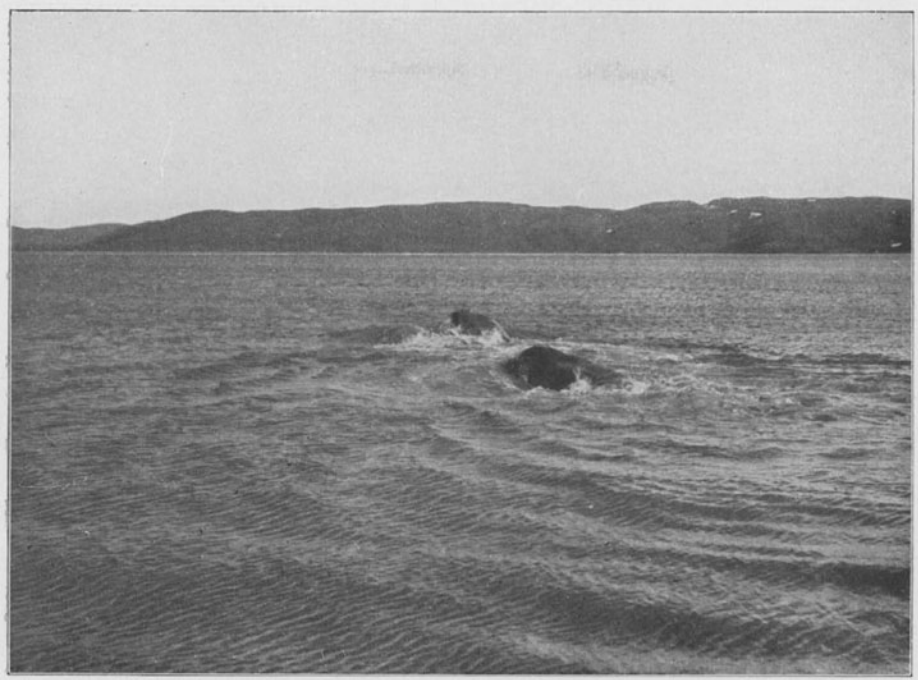
21. August. Am 21. August mittags waren wir wieder an der Mündung des Lachsflusses. Wir fanden keine neuen Nachrichten von Wegener und Vigfus, und es war also klar, daß sie noch nicht von ihrer Tour nach Pustervig zurückgekehrt waren. Wir nahmen daher die 63 Heusäcke, die hier lagen, an Bord und setzten um 3¹/₂ Uhr morgens die Reise fort mit dem Depot westlich von Kalven als Ziel.

Auf der Walroß-Odde lagen sieben Walrosse und hielten ihr Morgenschläfchen. Fünf von ihnen wälzten sich ins Wasser, als wir uns mit unserer töffenden Flottille näherten; die anderen beiden blieben aber liegen und rührten sich erst, als wir sie sozusagen anrempelten.

Das Jungeis war stark. Unendlich langsam nur brachen wir uns Bahn am Rypeberg vorbei und dann quer über den Fjord bis Kalven. Nun sahen wir bereits im Fernrohr unser Depot, und was besser war, wir sahen, daß der Weg frei war; nicht einmal Jungeis war dort, sondern richtig „dünnnes Wasser“ — da mit einemmal setzte das Eis zusammen und schloß uns den Kanal vor der Nase ab!

Diesen Ärger konnte ich nicht ertragen; die Dosis war mir zu stark. Wir waren 24 Stunden in Atem gewesen und hätten jetzt sofort schlafen gehen sollen; aber statt dessen ließen wir die Schachtel treiben und begannen, das Eis mit dem Motorboot allein zu brechen, um dann die Schachtel zu holen, wenn wir eine Rinne von etwa 20 m Länge gebrochen hatten.

Es war Kraftverschwendung, ein wildes mit der Stirn gegen die Mauer Rennen. Nach einigen Stunden rasender Anstrengung sprang das Boot leck, und die Schmiergefäße streikten — da mußten wir aufhören.



Flüchtende Walrosse.

22. *August.* Des Nachts trieben wir mit dem Eise südwärts bis zur Mündung des Hellefjords und wieder zurück nach Norden bis zum Rypeberg. Hier lagen wir, als das Eis sich mittags so plötzlich lockerte, daß wir uns mit einem Male mitten in einer großen Wake befanden. Wir säumten nicht, die Maschine in Gang zu bringen, und nun ging es ohne Schwierigkeit an Kalven vorbei zum Depot.

Schon bevor wir das Land erreichten, sahen wir, daß ein Zelt am Depot errichtet war, und kurz darauf entdeckten wir Wegener und Vigfus draußen am Ufer, wo sie standen und die Mützen schwenkten.

Nach 23tägiger Trennung hatten wir uns nun wiedergefunden — da gab es beim Kaffee im Zelt genug zu erzählen.

* * *

Ich habe nun ein ganzes Kapitel über Ereignisse geschrieben, bei denen Larsen eine Hauptrolle gespielt hat, und doch habe ich ihn kaum erwähnt.

Wie gut das zu Larsens Natur paßt!

Als zurückhaltender und schweigsamer Jütländer ließ er seine Anwesenheit kaum bemerken; aber seine Körperkraft und unglaubliche Zähigkeit machten, daß die schwersten Arbeiten still und ruhig und dabei in erstaunlich kurzer Zeit ausgeführt wurden.

Er war es, der immer den Löwenanteil der Arbeit übernahm, während ich oft ganz erschöpft mit den Händen im Schoß zusehen mußte.



Larsen im Zelt.

Auch wenn es große Schwierigkeiten zu überwinden galt und erhebliche Lebensgefahr damit verbunden war, kamen doch niemals dumme Einwände oder unnötige Worte. Konnte ich das Boot und den Kopf wagen, so konnte er wohl mitmachen, und die eine Methode konnte wohl ebenso gut sein wie die andere; Glück und immer wieder Glück, darauf kam alles an.

Übersah ich aber irgend etwas von Bedeutung, so war Larsen sofort bei der Hand mit einem klaren Vorschlag in einer spaßig zweifelnden, anheimstellenden Form: Es würde vielleicht nichts schaden, wenn wir...

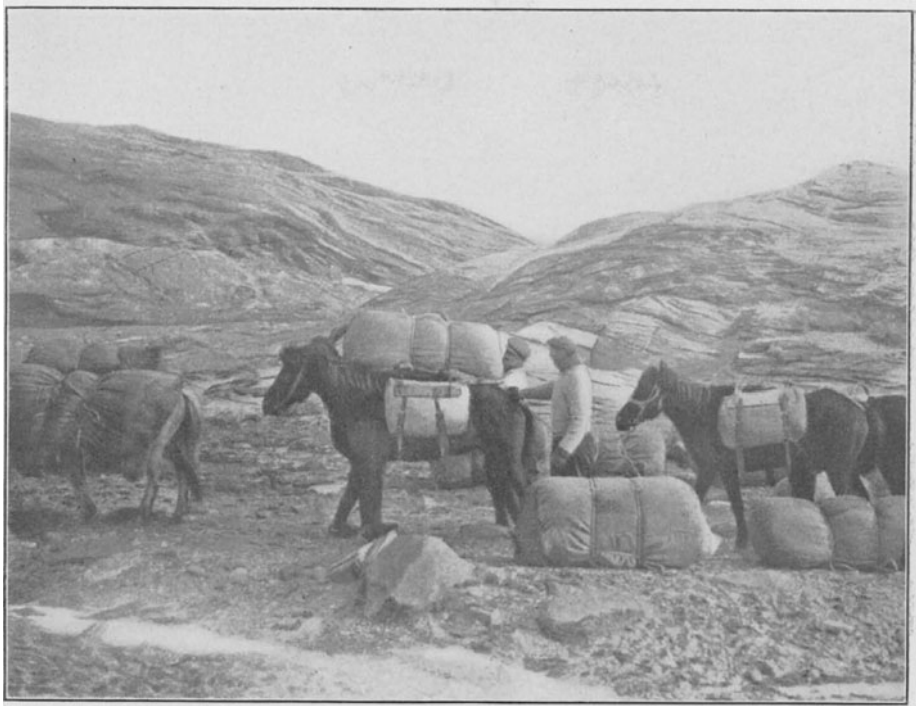
Als Seemann und Schiffer war er von unbezahlbarem Wert namentlich während der schwierigen Motorbootsreisen.

Daß er auch, wenn es galt, schlagfertig und rasch zur Tat war, bekam er später Gelegenheit zu zeigen.

Langsam aber sicher eroberte er sich seinen Platz in dem Kameradschaftsverhältnis, das uns nach und nach so stark zusammenband.

2. Landtransporte.

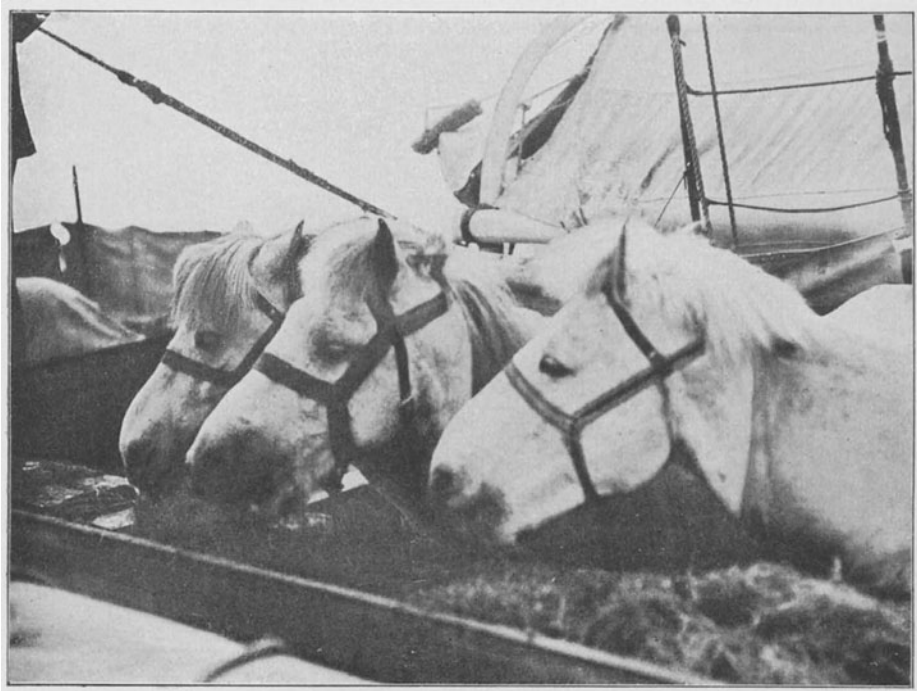
Viele haben daheim leise den Kopf geschüttelt, als sie hörten, daß wir isländische Pferde und große Eichenschlitten benutzen wollten, die 300 kg das Stück wogen. Die Erfahrung hatte doch längst gezeigt, daß für den Gebrauch in polaren Gebieten nichts auch nur annäherungsweise sich mit Hunden und leichten Schlitten messen kann.



Beladen der Packpferde.

Man hatte natürlich recht. Ich war ja selber mit Hunden gereist, im ganzen wohl gegen 5000 km; ich war aber auch selber drei Sommer und einen Winter lang mit isländischen Pferden gereist; und wenn ich auch bei weitem nicht ein Hundegespann wie ein Grönländer kutschieren oder ein Pferd so wie ein Isländer tummeln konnte, so hatte ich doch genügend Erfahrungen, um zu wissen, wozu sich Hunde oder Pferde verwenden ließen. In einem Vortrag, den ich kurz vor der Abreise der Expedition in der Gesellschaft „De Danske Atlanterhavsøer“ hielt, erklärte ich denn auch, wenn die Aufgabe der Expedition allein die Reise über Nordgrönland wäre, so würde ich vorziehen, Hunde zu benutzen, würde dann aber eine andere Route wählen müssen.

Auf blankem Fjordeis und zusammengepreßtem Meereis gibt es kein Transportmittel, welches dem schmalkufigen Grönländerschlitten, bespannt mit einem kräftigen Hundegespann, gleichkommt; auf ebener und weicher Schneebahn muß man Schi unter die Grönländerschlitten legen oder noch besser sie mit den langen norwegischen Schischlitten vertauschen. Aber auf dem unebenen und zerklüfteten Gletschereis des Herbstes hält weder Grönländerschlitten noch Schischlitten, und die Hunde zerschneiden sich die Pfoten an den scharfen und spitzen Eisnadeln. Und auf dem Lande — ja da helfen überhaupt weder Hunde noch Schlitten, wenn es sich um lange schneefreie Strecken handelt. Gerade diesem letzteren Umstande ist es zuzuschreiben, daß man in arktischen Gebieten praktisch nur die Küsten kennt. Selbst in den bewohnten Gebieten von Grönland sind große Teile im Innern noch eine terra incognita, die höchstens zur



Drei Expeditionsmitglieder.

Winterzeit, wenn der Schnee das Land verhüllt, auf ganz bestimmten Routen mit Schlitten befahren wird.

Wir hatten nicht allein mit einem schwierigen Transport über einen großen Gletscher im Herbst zu rechnen, sondern auch mit langen Reisen durch schneefreies Gebirgsland. Es ist durchaus nicht in jedem Sommer möglich, mit Booten in der Dovebucht vorwärts zu kommen¹⁾, und wir konnten also gezwungen werden, unser ganzes Gepäck über Land bis an den Eisrand zu bringen. Hierzu waren im Sommer nur Packpferde brauchbar.

Daß die Reise quer über Grönland mit Pferden verhältnismäßig langsam gehen würde, wußten wir wohl. Wir rechneten in unserem Plan mit durchschnittlich 15 km pro Tag, während wir mit Hunden wohl 30 erreichen konnten. Aber wir gingen gar nicht darauf aus, schnell zu reisen; unsere wissenschaftlichen Untersuchungen machten gerade einen langen Aufenthalt im Inneren Grönlands wünschenswert.

Wir vertrauten darauf, daß die isländischen Pferde unter den schwierigen Reisebedingungen in Grönland sich brauchbar zeigen würden, und dieses Vertrauen wurde, wie ein späterer Abschnitt dieses Buches zeigen wird, nicht getäuscht.

¹⁾ Im Sommer 1907 versuchten wir auf der Danmark-Expedition vergebens, mit einem Motorboot nach Pustervig zu fahren; wir kamen nur etwas über das Stormkap hinaus. Im Sommer 1906 machten wir dagegen eine Motorbootsreise bis ganz in den Mörkefjord hinein.



Vigfus Sigurdsson.

Nur ausnahmsweise und stets nur nach langjähriger Übung können wir Europäer lernen, ein grönländisches Hundegespann mit der Fertigkeit der Eskimos zu tummeln, und ebenso kann nur ein Isländer das isländische Pferd voll ausnützen.

Es war für mich deshalb von großer Wichtigkeit, einen isländischen Führer mitzubekommen.

Vigfus war als isländischer Bauer sozusagen auf dem Pferde geboren und groß geworden. Als Postbote im Nordlande war er besonders vertraut mit den beschwerlichen und oft gefährlichen Winterreisen über die schneebedeckten isländischen Gebirge. Er war kunstfertig und wie alle isländischen Bauern gewohnt, alles selbst zu verfertigen und auszubessern. Er war als Tischler ausgebildet und außerdem besonders vertraut mit Bootsmotoren — Eigenschaften, die uns in hohem Grade zustatten kamen und uns über viele Schwierigkeiten

hinweghalfen. Sein offener Charakter, fröhlicher Sinn und sein hilfreiches Wesen gewannen uns alle. Er sprach fließend Dänisch und war wohlbewandert in dänischer Literatur.

Mit Kameraden wie Larsen und Vigfus mußten wir viel erreichen können.

* * *

30. Juli. Während Larsen und ich mit der Flottille vom Stormkap aufbrachen, gingen Vigfus und Wegener an die Arbeit und legten Packseile um die Heusäcke, ordneten den Proviant, beschlugen die Pferde usw., alles in strömendem Regen. Es galt, am nächsten Morgen bereit zu sein, nach Westen abzumarschieren, um uns laut Verabredung nach ein oder zwei Tagen am Rypeberg wiederzutreffen.

Es war keine sehr befriedigende Aufgabe, die Vigfus und Wegener zufiel, nämlich vorläufig 90 Heusäcke und etwas Kraftfutter vom Stormkap zum Rypeberg zu transportieren. Viermal hin und dreimal zurück über dieselben sumpfigen Wiesen, dieselben steinigen Hänge, dieselben lehmefüllten Wasserläufe, das war nicht sehr interessant. Und doppelt ärgerlich wurde es, weil das Ganze vielleicht ohne jeden Nutzen war. Kehrete die Schachtel zum Stormkap zurück — und das sollte sie bestimmungsgemäß, um die dort zurückbleibende zweite Ladung zu holen —, so konnte sie ebensogut auch noch das Heu mitnehmen.

Aber die Motorbootsfahrt war verzweifelt unsicher und konnte leicht ganz fehlschlagen. Am vorsichtigsten war es daher, sofort mit den Landtransporten zu beginnen, denn auf diese Weise würde die Zeit nicht verloren sein, wenn die Schachtel nicht vorwärtskommen sollte.

Und über alle Maßen beschwerlich war dabei die Arbeit, wohl namentlich für Wegener, der nur wenig vertraut mit ihr war und auch nicht die physischen Kräfte von Vigfus besaß.

Mit zwei Reit- und zwölf Packpferden durch schwieriges Gelände ohne Weg und Steg zu reisen, ist für zwei Mann eine schwere Arbeit. Stets ist bei diesem oder jenem Pferd etwas in Unordnung: ein Gurt, welcher springt; ein Packsattel, der sich herumdreht, weil die Gurte schlaff sind; eine Last, die sich verschiebt und das Pferd drückt. Da kann man nicht ruhig auf dem Pferd sitzen und träumen, namentlich nicht, wenn die Lasten wie hier aus Heu und Kraftfutter bestehen, was die Pferde immer wieder verlockt, sich einen Extrabissen zu verschaffen. Man fühlt seine Muskeln, wenn man die Packseile richtig stramm um 24 Pferde-lasten gelegt hat, und man ist erschöpft, wenn man 24mal hintereinander die 50 kg schwere Last zum Packsattel hinaufgehoben hat.

Und all die Kleinigkeiten, die nichts bedeuten, wenn man nur ein Pferd hat, spielen eine große Rolle, wenn es vierzehn sind. Sollen vierzehn Pferde aufgesattelt, abgesattelt, gefüttert, getränkt, beschlagen werden, Fußfesseln¹⁾ angelegt bekommen, oder zu zweit zusammengebunden werden, — immer der Kopf des einen an den Schwanz des anderen — so will das seine Zeit haben. Sind die Pferde dabei etwas störrisch, so sind im Handumdrehen ein paar Stunden darüber verflossen.

¹⁾ „Hnap“, ein wollenes Band, mit dem die Vorderbeine des Pferdes zusammengebunden werden, damit es sich des Nachts nicht allzuweit von der Stelle entfernt, an welcher es des Abends aufs Gras gelassen wird.



Zu tief! (Vigfus versucht, durch den Lachsfluß zu reiten.)

31. Juli. Des Morgens marschierten Vigfus und Wegener mit den Packpferden die Küste entlang auf den Rypeberg zu. Die Reise ging gut, bis sie an die Stelle kamen, wo der Lachsfluß aus dem Sälsee herausströmt. Hier konnten sie den Fluß nicht passieren; das Wasser war zu tief. Aber vielleicht konnten sie unten am Fjord hinüberkommen.

Als sie die Flußmündung erreichten, herrschte gerade Hochwasser; hier war es ganz ausgeschlossen, jedenfalls bevor das Wasser gefallen war.

1. August. Am nächsten Morgen wurde der Übergang aufs neue bei Ebbe versucht; aber das Wasser war noch immer so tief, daß die Pferde hätten schwimmen müssen, so daß der Übergang über den Fluß vorläufig aufgegeben werden mußte.

Es war recht unangenehm, daß man den Lachsfluß nur schwimmend passieren konnte. Ich hatte sicher darauf gerechnet, daß man ihn durchreiten könnte, jedenfalls an der Stelle, wo er aus dem Sälsee herausfließt; aber der Wasserstand im Sälsee und Lachsfluß war 1912 ungefähr 1 m höher als 1906/08.

Dieser hohe Wasserstand im Fluß in Verbindung mit den Eisverhältnissen im Fjord verursachte die lange Trennung der beiden Gruppen unserer Expedition, eine Trennung, die schließlich recht störend wurde.

1.—7. August. Am 1. August kehrten Vigfus und Wegener zum Stormkap zurück. Am 3.—4. und 6.—7. August wurden weitere zwei Transporte zum Lachsfluß gebracht, wo sich nunmehr 63 Sack Heu befanden. Auf den Rückmärschen

zum Stormkap war jedesmal nach den beiden noch fehlenden Pferden gesucht worden; sie ließen sich aber nicht entdecken.

Nebel, Regen und Schnee machten sich für Vigfus und Wegener recht unangenehm bemerkbar. Das Zelt ließen sie stets am Stormkap stehen, und auf den Reisen schliefen sie unter offenem Himmel; aber da sie nur die Kleidung hatten, in der sie gingen und standen, war es für sie nicht leicht, die durchnäßten Sachen wieder zu trocknen. Bedenklich war es auch, daß ihnen die Hufeisen auszugehen begannen. Die Eisen, welche die Pferde unter den Hufen hatten, waren bereits einen Monat lang auf einer Reise quer durch Island benutzt. Ein großer Teil der Eisen war jetzt verschlissen und hätte eigentlich ersetzt werden müssen; aber Larsen und ich hatten unglücklicherweise unseren ganzen Vorrat an Hufeisen bei uns in der Schachtel.

Natürlich wurde das Eis dauernd beobachtet, und Vigfus und Wegener nahmen ganz richtig an, daß Larsen und ich drinnen bei Pustervig festlägen. Sie hatten bisher nur darauf gewartet, daß der Westwind uns befreien sollte, so daß wir kommen und ihnen über den Lachsfluß helfen konnten.

Aber die Zeit verging, der Westwind blieb aus und wir anderen auch, so daß sie versuchen mußten, allein über den Fluß zu kommen, um uns womöglich am Mörkefjord, Hellefjord oder Pustervig aufzusuchen.

Die Pferde mit Heusäcken über den Fluß schwimmen zu lassen, ging natürlich nicht an. Gepäck und Packsättel mußten mit einer Fähre hinübergeschafft werden, um nicht naß zu werden, und Wegener ersann den Plan der Fähre. Vier leere Petroleumbehälter, eine Holzkiste und einige Bretter waren das Material, aus dem die Fähre gebaut werden sollte. Ein 30 m langes Tau wurde aufgedreht, so daß es 100 m lang wurde und über den Fluß hinüberreichte; hiermit sollte die Fähre hinüber und herüber gezogen werden.

9. August. Am 9. August zogen sie zum vierten Male zum Lachsfluß, beladen mit Furage und Baumaterial für die Fähre.

10. August. Am nächsten Tage wurde die Fähre gebaut. Abends versuchte Wegener eine Fahrt mit ihr über den Fluß, um die Fährleine hinüberzubringen. Der erste Versuch mißglückte, weil das Wasser so tief war, daß Wegener mit einem $3\frac{1}{2}$ m langen Stock nicht den Boden erreichen und sich vorwärtsstaken konnte. Ein neuer Versuch wurde etwas weiter oben im Fluß gemacht, und hier glückte es, die Fährleine hinüber zu bringen.

11. August. Alles war jetzt bereit zum Übersetzen; aber es goß „mit Mollen“, so daß Arbeiten im Freien nach Möglichkeit vermieden werden mußten.

Die Pferde, die jetzt stets, wenn sie sich selbst überlassen wurden, entweder „nach Haus“, d. h. nach Stormkap, laufen wollten oder über die Heusäcke und das Kraftfutter herfielen, mußten des Nachts regelmäßig unter Aufsicht gehalten werden. Unser kleiner isländischer Hund Gloë, das „Kamiktier“, wie er zuweilen genannt wurde, gab sich zwar redlich Mühe, auf die Pferde aufzupassen, und verteidigte namentlich ganz gut die Heusäcke, zwischen denen er selber sein Nachtlager hatte; aber Wegener und Vigfus mußten doch meist ein dutzendmal des Nachts heraus, um die Pferde wieder zusammenzusuchen.

War Gras in der Nähe des Lagers, so wurden die Pferde, nur mit Fußfesseln versehen, für die Nacht freigegeben; ihre Bewegungsfreiheit war dann immerhin

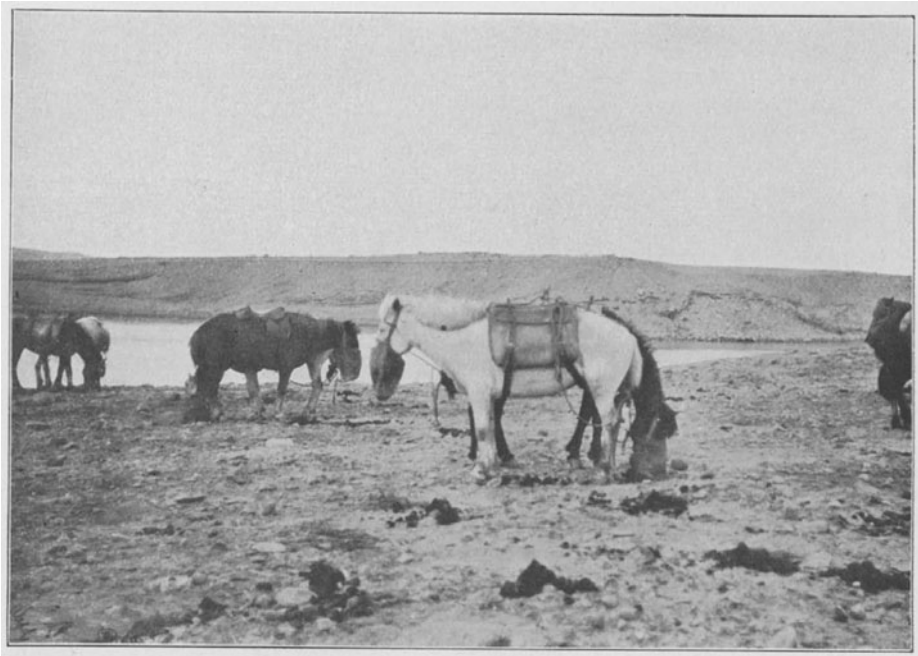


Vigfus setzt über den Lachsfluß.

so weit eingeschränkt, daß man sie ein paar Stunden lang ohne Aufsicht lassen konnte. Gab es aber kein Gras in der Nähe, wie z. B. am Lachsfluß, so mußten die Pferde zwei und zwei, jedes mit dem Kopf am Schwanz des anderen, zusammengebunden werden, und so standen sie dann die Nacht, mit Packsattel und Futterbeutel versehen, und kauten etwas Kraftfutter. Der Futterbeutel war allerdings auf die Dauer etwas lästig; er war aber als Maulkorb nötig, um die Pferde zu hindern, sich gegenseitig zu beißen.

Wenn die Futterbeutel geleert waren, wurden die Pferde, zumal bei schlechtem Wetter, ungeduldig und versuchten fortzulaufen; die Bewegung wird dabei aber in einen Rundtanz verwandelt, bei welchem sich übrigens die einzelnen Paare bisweilen doch recht weit entfernen konnten. Während sie herumtanzten, rissen sie an den Leinen, mit denen sie zusammengebunden waren, und wenn es einem Paar glückte, voneinander frei zu kommen, so war es auch sofort verschwunden.

An jenem Regentage, dem 11. August, waren morgens vier Pferde losgekommen, konnten aber glücklicherweise noch als schwarze Punkte in der Ferne entdeckt werden. Sie waren natürlich unterwegs „nach Haus“. Die anderen Paare hatten die ganze Nacht hindurch getanzt und tanzten noch immer. Ein Paar war zum Fjord hinabgewalzt und stand nun draußen auf dem Watt, das bald von der Flut überspült werden mußte; ein anderes Paar war glücklich im Depot selber gelandet, hatte die Futterbeutel abgestreift und sich tief in ein paar große Heusäcke hineingefressen.



Zu zweit aneinander gefesselte Pferde am Lachsfluß.

Vigfus und Wegener mußten hinaus, um die Pferde zu sammeln, mit Heu zu füttern, ihnen Kraftfutter in die Futterbeutel zu geben und sie dann wieder paarweise zusammenzubinden, alles während der Regen unbarmherzig herabströmte und sie bis auf die Haut durchnäßte.

Den einzigen Trost fanden sie im Schlafsack bei einer Pfeife „Grobgeschnittenen“. —

12. August. Die Fährfahrt ging gut. Zuerst ging Vigfus hinüber, und dann wurden 15 Säcke Heu, ein Sack Kraftfutter, die Packsättel und das Geschirr für die Reitpferde, Zelt, Schlafsäcke, Proviant und Kochgeräte trocken auf der anderen Seite des Flusses an Land gebracht.

Dann kam Vigfus zur Ostseite zurück und trieb zusammen mit Wegener alle Pferde in den Fluß hinaus. Dies ging ohne Schwierigkeit. Die Pferde schwammen willig hinüber. Sie hatten schon vom Ostufer gesehen, daß Vigfus drüben Heu auf dem Sande ausgebreitet hatte; dies hatte den Zweck, daß sie nicht sogleich nach dem Bade fortlaufen sollten.

Vigfus und Wegener setzten natürlich selber so schnell wie möglich zu den Pferden über, und zum Schluß kam das Kamiktier geschwommen — Gloë hatte kein rechtes Vertrauen zu der improvisierten Fähre.

Die Karawane zog sofort weiter zum Rypeberg, wo sich reichlich Gras für die Pferde fand. —

13.—14. August. Zahnschmerzen, Kopfschmerzen, nasse Kleider, dichter Nebel. Streichhölzer, die nicht Feuer fangen wollen, und Tabak, der nicht brennen will. Das war kein angenehmer Zustand.



Blick von der 800 m hohen Felswand nördlich des Mörkefjords nach Südosten. Rechts das Danmark-Monument.



Blick von der 800 m hohen Felswand nördlich des Mörkefjord nach Westen.
Der Fjord ist mit Treibeis bedeckt und teilweise von Nebel verhüllt.

Abends zogen sie weiter nach Westen und versuchten in dichtem Nebel, sich auf das 800 m hohe Plateau zwischen Mörkefjord und Sälsee hinaufzutasten. Es gelang. In 300 m Höhe kamen sie über den Nebel. Bald lag die Wolkendecke tief unter ihnen; die Bergspitzen ragten wie steile Felseninseln aus dem Nebelmeer empor, dessen langgestreckte, leblose Wogen im purpurnen Widerschein der mattroten Mitternachtssonne erglänzten.

Die Karawane rückte langsam vorwärts, wand sich mit Mühe hindurch zwischen den großen, kantigen Steinen, welche den anstehenden Fels auf dem Plateau verdecken; aber eigentliche Schwierigkeiten trafen sie erst ganz im Innern am Inlandeise. Beim Abstieg in das Tal, welches die Fortsetzung des Mörkefjords bildet, stießen sie immer wieder auf steile Felswände und wurden gezwungen, wieder auf das Plateau zurückzukehren; aber schließlich fanden sie einen Weg hinab und schlugen nach einem 19stündigen Marsch mitten im Tal ihr Zelt auf.

Ein paar Kilometer vom Zeltplatz war die Karawane an zwei Moschusochsen vorbeigekommen, die sie mit großer Aufmerksamkeit betrachteten, ihr neugierig folgten und sich schließlich unter die Pferde mischten, als diese auf das Gras gelassen wurden.

Die Pferde wurden ängstlich und machten Miene zu flüchten, so daß man das Kamiktier auf die Ochsen hetzen mußte, um sie fortzujagen. Aber es half

nicht viel; sie kamen bald zurück, und wieder entstand allgemeine Unruhe unter den Pferden.

Wegener mußte einen der Ochsen schießen; dann verschwand der andere und kam nicht wieder zurück.

15. August. Eine Rekognoszierung am Rande des Inlandeises zeigte, daß man westlich des Mörkefjords ohne allzugroße Schwierigkeiten auf das Eis hinaufkommen konnte; aber die Oberfläche des Eises war hier uneben und schwer passierbar.

Nachmittags ritt Wegener zum Mörkefjord heran, um sich nach Larsen und mir oder einem hier möglicherweise von uns angelegten Depot umzusehen.

Der Fjord war eisfrei, aber der ganze innere Teil war offenbar ein Lehm- und Schlammteufel, in dem man mit dem Boot nicht bis zum trockenen Lande kommen konnte. Wegener war überzeugt, daß ich nicht einen solchen Platz zur Ausschiffung gewählt haben könnte; dann mußte das Depot also im Hellefjord oder Pustervig zu suchen sein.

Um Mitternacht zogen Wegener und Vigfus weiter nach Süden in der Richtung auf den Hellefjord.

16. August. Die Passage über den Mörkefjord-Fluß ging nicht sehr gut. Der Fluß war tiefer, als man erwartet hatte, und voll von großen Steinen, die man in dem trüben, lehmigen Gletscherwasser nicht sehen konnte. Die Pferde strauchelten und verloren das Gleichgewicht; das ganze Gepäck wurde naß; Vigfus und Wegener wurden bis zum Leibe hinauf durchnäßt, ja Wegeners Reitpferd, das mit ihm strauchelte, kam sogar einen Augenblick ganz unter Wasser. Das war natürlich nicht sehr angenehm, aber es ging doch wenigstens ohne Unfall ab.

Der Marsch wurde am Eisrande entlang fortgesetzt, bis man westlich vom Hellefjord angelangt war, dann bog die Karawane ostwärts zum Fjorde ab.

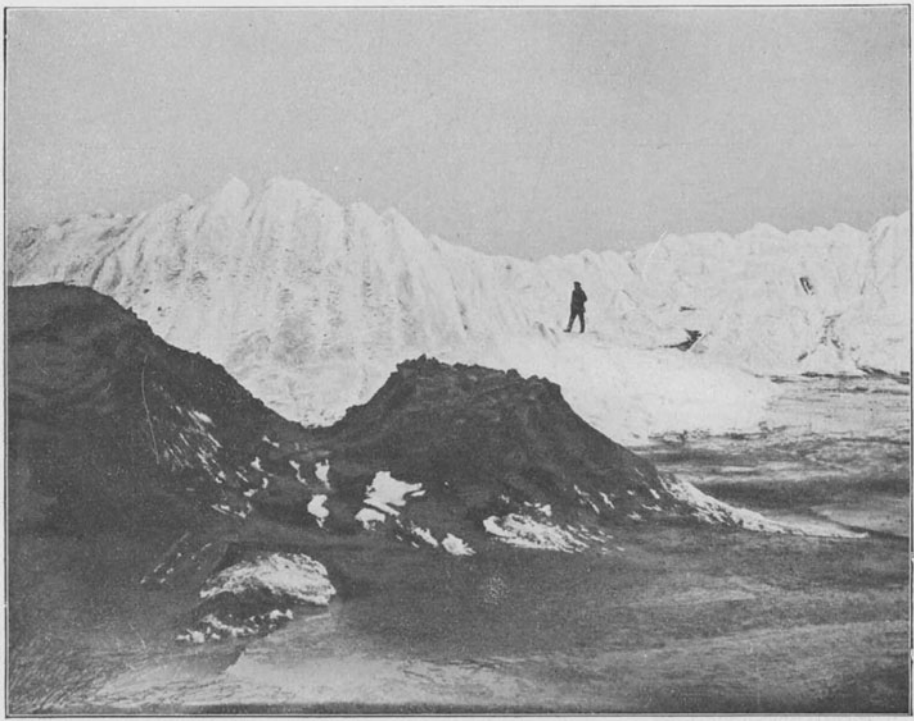
Der Fjord war eisfrei. Den ganzen inneren Teil konnte man überschauen, aber weder von den Fahrzeugen noch vom Depot war etwas zu sehen.



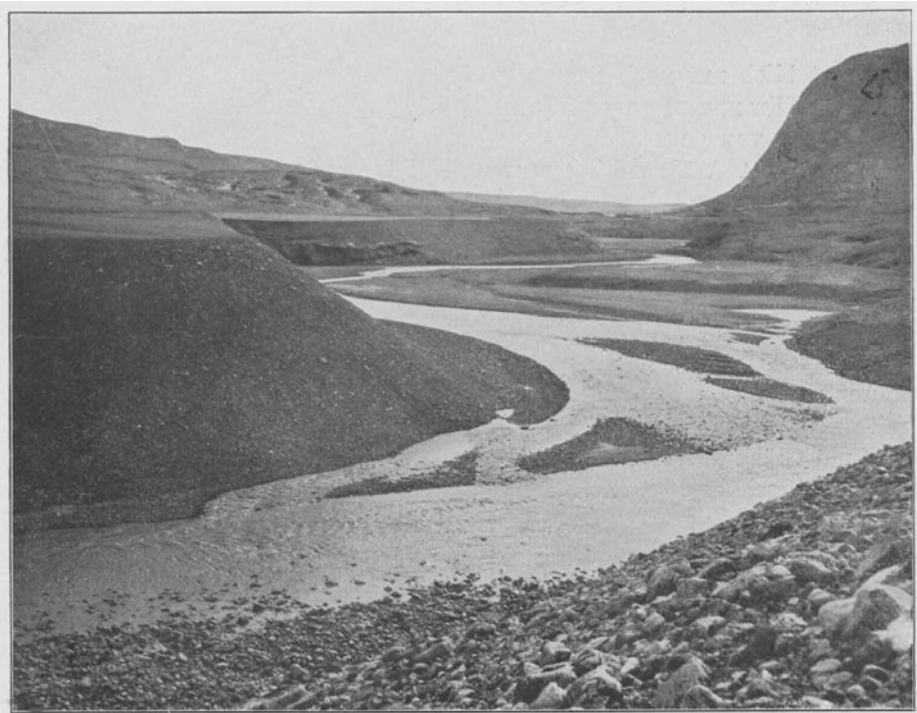
Die beiden Moschusochsen.



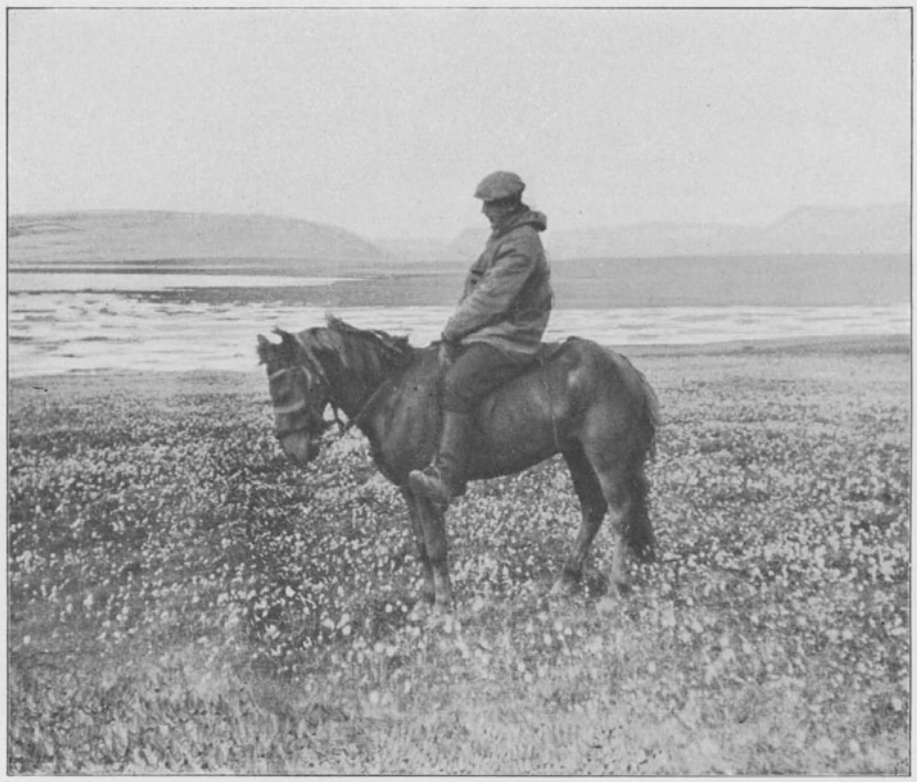
Auf dem Rande des Inlandeises bei Daniel Bruuns-Land.
Blaubandstruktur parallel zum Eisrand. Letzterer liegt links vom Bilde.



Auf dem Rande des Inlandeises bei Daniel Bruuns-Land. Das ebene Eis vorn und rechts ist fast ganz verborgen unter herausgeschmolzenen Lehm- und Schuttmassen.



Schotterterrassen am Mörkefjord-Fluß.



Wegener auf dem „kleinen Fuchs“.

Jetzt blieb nur noch Pustervig übrig.

Um 2 Uhr nachmittags schlugen Vigfus und Wegener ihr Zelt auf nach einem Arbeitstage von 30 Stunden. —

17. August. Während Wegener und Vigfus nach Pustervig ritten, ließen sie die Packpferde und das Gepäck am Hellefjord zurück. Mittags erreichten sie Freuchens Hütte und fanden hier meinen Brief mit der Nachricht, wo das Depot lag. Die Nachricht war gerade nicht die beste, aber nun hatten sie doch wenigstens ein bestimmtes Ziel.

Endlich kamen sie zum Depot hinaus und erhielten hier durch meinen Brief die Mitteilung, daß Larsen und ich schon wieder nach der Walroß-Odde gefahren waren und Fußbekleidung und andere Dinge, die sie nötig brauchten, mitgenommen hatten.

Zum Glück hatte aber weder Larsen noch ich an die Hufeisen gedacht; sie lagen wohlbehalten im Depot. In den letzten Tagen hatten schon drei Pferde keine Hufeisen mehr gehabt — etwas sehr Unangenehmes selbst für ledige Pferde, wenn man durch steinigtes Gelände reist —, und mehrere andere Pferde trugen Eisen, die längst verbraucht waren.

In meinem Brief hatte ich Wegener und Vigfus gebeten, mit den Transporten vom Stormkap zum Lachsfluß fortzufahren. Das war eine



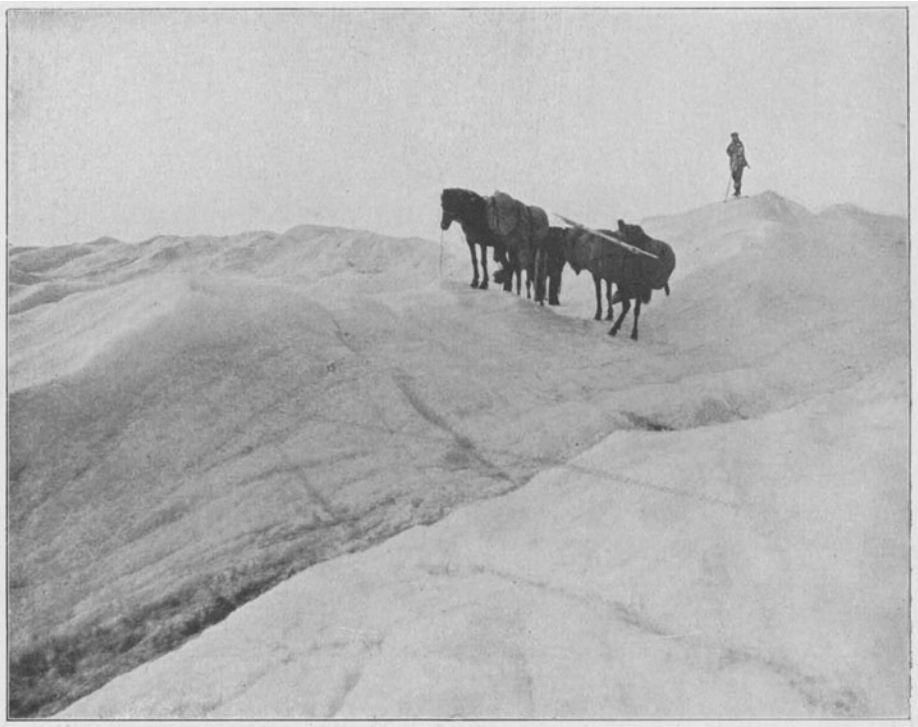
Der Rand des Inlandeises bei Daniel Bruuns-Land, im Vordergrund der Randfluß.

recht unangenehme Weisung. Die Reise über das Mörkefjord-Plateau und der Übergang über den Lachsfluß waren nicht derart gewesen, daß sie zu einer Wiederholung reizten, und zudem waren jetzt die Eisverhältnisse offenbar besser; es war wohl beinahe anzunehmen, daß wir anderen mit dem Rest unseres Gepäcks in wenigen Tagen zum Pustervig-Depot zurückkommen würden.

Wegener und Vigfus hatten sofort gesehen, daß vom Depot bei Pustervig aus noch alle Wege für den Weitertransport nach Westen offenstanden; aber gerade darum war es von Wichtigkeit, sofort festzustellen, welcher dieser Wege, nämlich Pustervig, Hellefjord oder Borgfjord, der beste war. Die Entscheidung hierüber konnte nur durch eine Rekognoszierung längs des Eisrandes bis zum Brede-Brä gebracht werden. Sie beschlossen daher, zunächst diese Rekognoszierung auszuführen, und erst dann, wenn wir anderen nicht inzwischen zum Depot zurückgekehrt wären, den beschwerlichen Weg nach Stormkap zurückzugehen.

Eine Mitteilung darüber, was sie zu tun gedachten, wurde in einer Flasche an einem hohen Mast am Depot angebracht, worauf sie, mit Hufeisen und Wollsachen versehen, zum Hellefjord zurückkehrten.

Die Packpferde, die einen ganzen Tag ohne Aufsicht gewesen waren, hatten ihre Natur nicht verleugnen können. Fortgelaufen waren sie zwar nicht; aber trotz der reichlichen Grasmengen, die sie hier fanden, waren sie über die Säcke hergefallen und hatten zwei Sack Heu und einen halben Sack Kraftfutter aufgefressen. — Isländische Pferde und grönländische Hunde, die geben einander nicht viel nach. —



Von der Aufstiegsstelle auf das Inlandeis. Die ersten Pferde auf dem Inlandeise.

18.—20. August. Nachdem die Pferde beschlagen und die Heusäcke an einer möglichst unzugänglichen Stelle angebracht waren, zogen Vigfus und Wegener mit zwei Reitpferden und zwei Packpferden zum Eisrande.

Westlich vom Hellefjord strömt ein großer Fluß aus dem Inlandeise heraus. In früheren Zeiten ist dieser Fluß zum Hellefjord abgeflossen, aber jetzt hat er die Richtung nach Süden am Eisrande entlang eingeschlagen und mündet in den Borgfjord. Dieser Fluß war nur an einer einzigen Stelle passierbar, und hier konnte man auch zur Not mit Packpferden auf den Eisrand hinaufkommen; im übrigen bildete der Fluß bis zum Borgfjord hinab jetzt im Sommer ein absolutes Hindernis für eine Besteigung des Inlandeises.

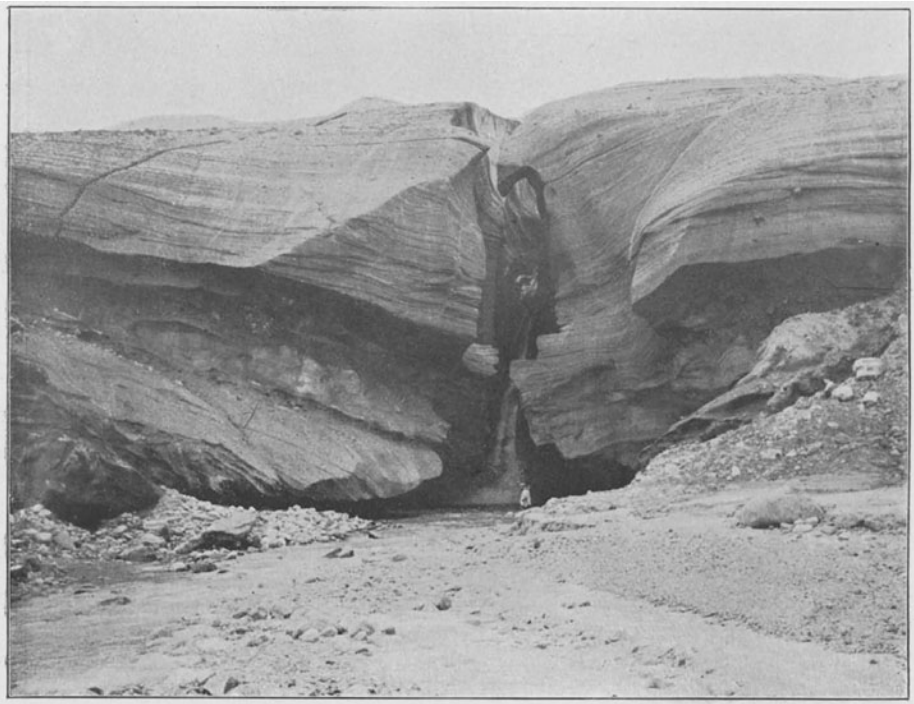
Aber die Gletscherfront des Brede-Brä¹⁾ selber schien für die Landung des Gepäcks günstige Bedingungen zu bieten und lag bereits dem Königin-Luise-Land sehr nahe. Freilich war der Gletscher zwischen Daniel-Bruuns-Land und den Brä-Inseln so uneben, daß man selbst mit Packpferden kaum auf ihm vorwärts kommen konnte. Aber jenseits der Brä-Inseln schien das Eis besser zu werden. Vielleicht würde sich auch die mittelste der Brä-Inseln gut zur Landung eignen.

Mit Sicherheit konnte die Frage nicht entschieden werden — man kennt stets einen Gletscher erst dann, wenn man ihn begangen hat — aber hier schien doch ein gangbarer Weg vorhanden zu sein, wenigstens wenn es glückte, das

¹⁾ Brede-(= Breiter)Gletscher.



Front des Brede-Brä zwischen Daniel-Brunns-Land (vorn) und Brä-Inseln (hinten). Rechts vom der Randfluß.



Vom Inlandeisrande bei Daniel-Bruuns-Land. Ein Oberflächenbach hat den Eisrand angesägt.

Gepäck auf dem Wasserwege bis zum Gletscher heranzufahren. Der September stand allerdings vor der Tür, und so unmittelbar am Inlandeise mußte man sich bald auf ziemlich strenge Kälte und starkes Jungeis gefaßt machen. Im Augenblick war der Fjord allerdings noch vollständig von Jungeis frei.

Spät abends am 20. August kamen Wegener und Vigfus zum Hellefjord zurück.

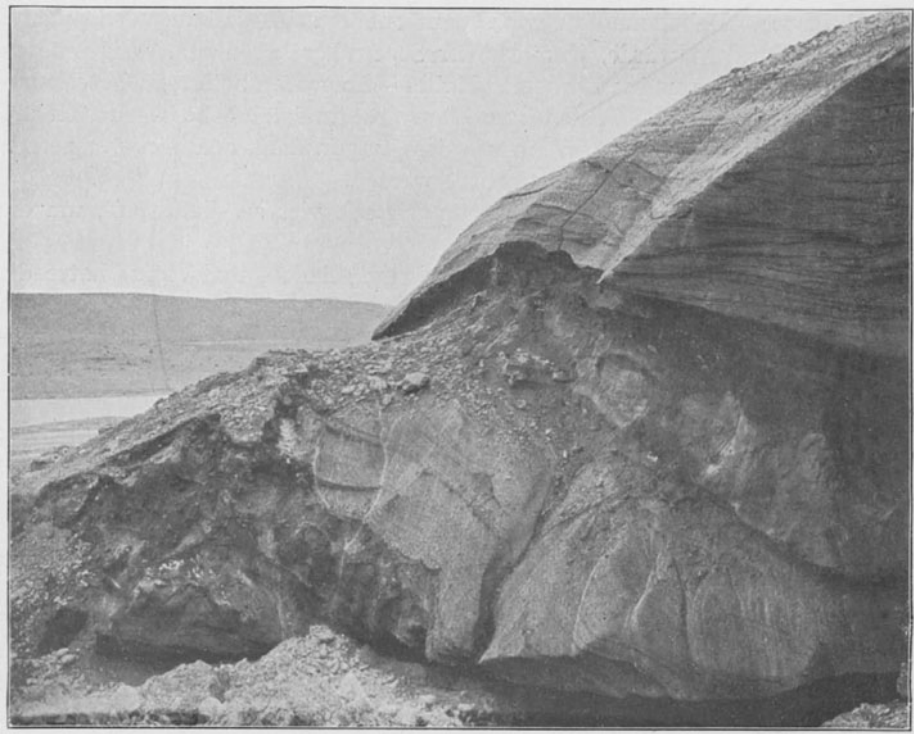
21. August. Am nächsten Tage zogen sie zum Depot bei Pustervig hinaus. Hier erwartete sie wieder eine Enttäuschung; Larsen und ich waren noch nicht gekommen, und so blieb wohl nichts weiter übrig, als den langen Weg nach Stormkap zurückzugehen.

22. August. Einen Tag konnte man aber wohl am Depot, das etwas unter dem Regen gelitten hatte, dazu anwenden, namentlich die Photographiesachen auszupacken und zu trocknen und unter anderem einen Bericht zu schreiben, und Wegener war gerade am Schluß eines langen Briefes, als er das Motorboot hörte.

Es war eben noch Zeit, Kaffee zu kochen und die Kamera für eine Aufnahme fertig zu machen, bevor die Schachtel am Ufer neben dem Depot anlegte. —

Die Rekognoszierung auf Daniel-Bruuns-Land hatte drei wichtige Aufschlüsse gebracht:

1. der Eisrand am Brede-Brä schien leicht besteigbar zu sein;
2. die Route vom inneren Ende des Hellefjords zum Brede-Brä war für Packferde brauchbar;
3. im Borgfjord war offenes Wasser.



Vom Inlandeisrande bei Daniel-Bruuns-Land. Herausschmelzende Grundmoräne am Bacheinschnitt.

Auf Grund der gewonnenen Aufschlüsse beschlossen wir, einen Versuch zu wagen, das Gepäck auf dem Seewege nach den Brä-Inseln zu transportieren. Glückte dies, so schien die lange Zeit, die wir verloren hatten, mit einem Schlage wieder eingeholt zu sein.

Es war nicht zu leugnen, daß das Risiko ziemlich groß war. Das Eis preßte gegen die Küste, sowohl am Väder wie an der Spyd-Odde, schien sich aber doch hin und wieder zu lockern. Die Verhältnisse südlich von Daniel-Bruuns-Land kannten wir freilich gar nicht; aber sollte es sich als unmöglich herausstellen, hier vorwärts zu kommen, oder gar schon an der Spyd-Odde vorbeizukommen, so hatten wir doch die besten Aussichten, in den Hellefjord hineinschlüpfen zu können, von wo aus wir immer noch über Land vorwärts kommen konnten. Das Schlimmste war, daß sowohl Boot wie Maschine in einer trostlosen Verfassung waren. Wie leicht konnten wir während einer Maschinenhavarie über die Dovebucht hinaus-treiben oder an einer der zahllosen kleinen Inseln stranden. Ein solches Miß-geschick mußte mindestens einen Zeitverlust von einem Monat für uns bedeuten.

Aber der Zeitgewinn, wenn wir unser Gepäck gleich bis zu den Brä-Inseln fahren konnten, lockte sehr; eine solche Chance durfte man nicht unausgenutzt lassen.

Die Schachtel konnte zwar unsere gesamte Bagage auf einmal frachten, aber die Maschine war zu schwach, um das Ganze schleppen zu können; wir mußten

zweimal fahren. Dabei mußten wir darauf gefaßt sein, daß uns das Jungeis immer mehr hindern würde, je näher der September herankam. Wir mußten deshalb alle schweren und unbequemen Kolli — die großen Schlitten, Petroleumtonnen, Hausteile, große Kisten mit Hausgerät und ähnliches — gleich auf der ersten Fahrt mitnehmen. Wenn uns das Jungeis dann den Weg versperrte, konnte der Rest über Land transportiert werden.

Sofort nach dem Kaffeetrinken gingen wir alle vier an die Arbeit, um die Schachtel umzuladen.

Um 11 Uhr abends war die Schachtel fertig geladen, und Vigfus hatte die Maschine nachgesehen, gereinigt und ausgebessert.

23. August. Ein großes Festessen bildete den Abschluß unseres fröhlichen Zusammenseins, und um 2 Uhr morgens fuhren Larsen und ich mit der Schachtel ab.

Die Verabredung zwischen den beiden Gruppen der Expedition war folgende: Larsen und ich sollten versuchen, am 26. August bei den Brä-Inseln zu sein; am selben Tage sollten wir Verbindung mit Wegener und Vigfus im innersten Teil des Borgfjordes an der Küste von Daniel-Bruuns-Land suchen.

Wegener und Vigfus sollten alle Packpferde mit Furage beladen und zum Eisrande nach der Stelle reiten, wo die Furt im Randfluß war. Hier sollten sie die Lasten niederlegen und dann zu dem angegebenen Treffpunkt am Borgfjord weiterziehen. Fanden sie uns dort nicht, so sollten sie südwärts bis zum Strömsund und von hier aus die Küste von Daniel-Bruuns-Land entlang bis zum Hellefjord reiten. Beabsichtigt war mit dieser Rundreise einmal, das Daniel-Bruuns-Land kennenzulernen, und dann auch, Larsen und mich zu suchen. Blieben wir bei dem verabredeten Stelldichein im Borgfjord aus, so mußte ja irgend etwas gegen unsere Pläne gegangen sein.

Wegener und Vigfus konnten ohne Schwierigkeit das Innere des Borgfjordes in weniger als zwei Tagen erreichen. Vor dem 25. August brauchten sie also nicht vom Hellefjord abzureiten. Die Zeit bis zum 25. sollte zu verschiedenen Arbeiten in Pustervig verwendet werden.

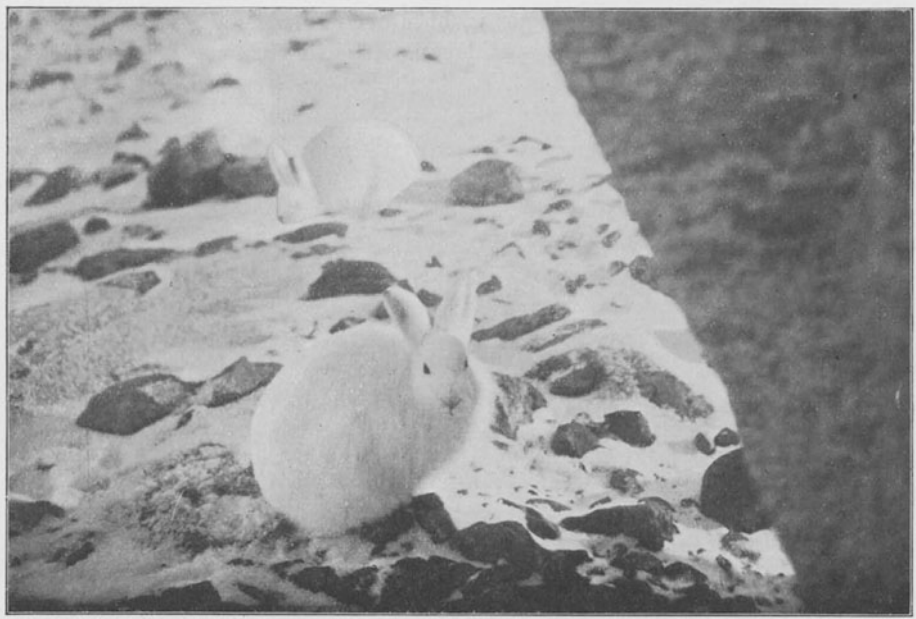
Am 24. August abends war alles vorbereitet, um die Reise zu den Grasplätzen im Inneren des Hellefjords anzutreten.

Das Folgende ist ein Auszug aus Wegeners Tagebuch.

24. August abends. Draußen vor dem Zelt prusten und schnauben die vierzehn lieben Viecher. Wir sind ganz darauf gefaßt, daß morgen früh einige wegelaufen sind.

25. August. Die Pferde sind nicht davongelaufen! Wir sputen uns mit allem, so sehr wir nur können, und trotzdem brauchen wir $3\frac{1}{2}$ Stunden, bis wir abmarschieren können. Dabei liegen die Heusäcke, bereit zum Aufladen, in vier Reihen da, und die Pferde stehen mit Packsattel auf dem Rücken.

Zwei Mann sind für vierzehn Pferde eben doch etwas wenig! Ich hatte des Nachts nicht schlafen können und war in schlechter Stimmung. Der „kleine Weiße“ tat auch noch das Seinige, um sie noch zu verschlechtern. Mit unglaublicher Frechheit biß er mir gerade vor der Nase Löcher in den Heusack seines Vorderpferdes. Ich schlug ihn, es half nichts; sobald ich ihn losließ, war seine



Schneehasen. Nach einer Photographie der Danmark-Expedition.

Schnauze wieder im Heusack. Ich schlug ihn wieder; da scheute er, warf mich um und trat mich auf den linken Fuß, so daß dieser anschwell. Da gab ich es auf und ließ ihn fressen.

Während der Mittagspause wollte ich einen Hasen photographieren, aber in demselben Augenblick, wo ich abdrückte, kam das Kamiktier angesaut, und gleichzeitig nahm der Hase Reißaus. Der Himmel mag wissen, wie die Platte aussehen wird.

Gloë ist sehr erbost auf die Hasen, weil sie ihn immer zum Narren halten. Wenn sie mit ihrem putzigen Galopp nur mit Benutzung der Hinterbeine loslegen, können sie bereits schneller laufen als Gloë mit allen vieren.

Das Land sieht doch jetzt schrecklich öde und kahl aus. Es fehlt der Schnee, der ein passendes Kleid für diese steinige Wüste mit ihrer unsäglich ärmlichen Vegetation bildet.

Nach zwölfstündigem Marsch schlugen wir unser Zelt an einer Stelle auf, wo sich Gras für die Pferde fand.

Kurz vorher hatten wir drei Moschusochsen und ein Kalb getroffen. Als Gloë bellend auf sie loslief, stellten sie sich zur Verteidigung; als dann aber die Karawane näher kam, zogen sie sich zurück und folgten uns in etwa 50 m Abstand. Zuletzt blieben sie auf einer Höhe neben uns stehen und sahen uns nach. Ihre Konturen zeichneten sich scharf gegen den kalten Abendhimmel ab. Ein großer Ochse hatte sich breitspurig dort oben aufgepflanzt und suchte mit stummen Pantomimen seinen streitbaren Sinn zu zeigen — ein höchst stimmungsvolles Bild, das sich leider wegen zu schwachen Lichtes nicht photographieren ließ. —

26. *August.* Oha! Nach zehnstündigem Marsch haben wir in einer ganz gottverlassenen Gegend unser Zelt aufgeschlagen. Es sieht so aus, als ob wir in einer Mausefalle säßen und auf demselben Wege zurück müßten, auf dem wir gekommen sind, und der ist wenig verlockend.

Beim Abstieg zu dem Bach, neben dem wir jetzt liegen, mußte Vigfus die Pferde einzeln führen, und trotzdem fielen fünf. Überall nackter, vom Eise polierter Fels, auf dem weder Mensch noch Pferd stehen kann, sobald seine Oberfläche auch nur die geringste Neigung hat.

Wir liegen am Strömsund und genießen den prächtigen Blick auf die zahlreichen Wasserarme und Inseln, die alle vom Inlandeise blank geputzt sind.

Heute sahen wir nur einen Moschusochsen. Als wir Gloë auf ihn hetzten, machte er in 50 m Abstand von uns Front und stellte sich breitbeinig zur Verteidigung auf, rieb sich brummend das Maul an den Klauen und wühlte mit den Hörnern rechts und links die Erde auf. Gloë klemmte den Schwanz zwischen die Beine, und der Ochse benutzte die Gefechtpause, um in dem gewohnten Hurragalopp zu verschwinden, den man nicht sehen kann, ohne zu lachen.

Wir sahen heute auch einen Lemming, ein Mittelding zwischen Maulwurf und Ratte, mit hastigen possierlichen Bewegungen.

— Von Koch und Larsen haben wir leider nichts gesehen, weder im Borgfjord noch hier am Strömsund, wo übrigens das Wasser ganz eisfrei ist.

27. *August.* Oha, oha! Jetzt abends oder vielmehr um $\frac{1}{2}$ 2 Uhr nachts zum 28. sind wir geborgen, nämlich auf der uns bekannten Route zwischen Hellefjord und Pustervig. Jetzt haben wir auch wieder Gras und Wasser für die Pferde.

Aber was war das für ein Weg! Acht Stunden lang sind wir in solchem Gelände marschiert, daß wir jeden Augenblick darauf gefaßt waren, umkehren und auf unserer Spur zurückgehen zu müssen.

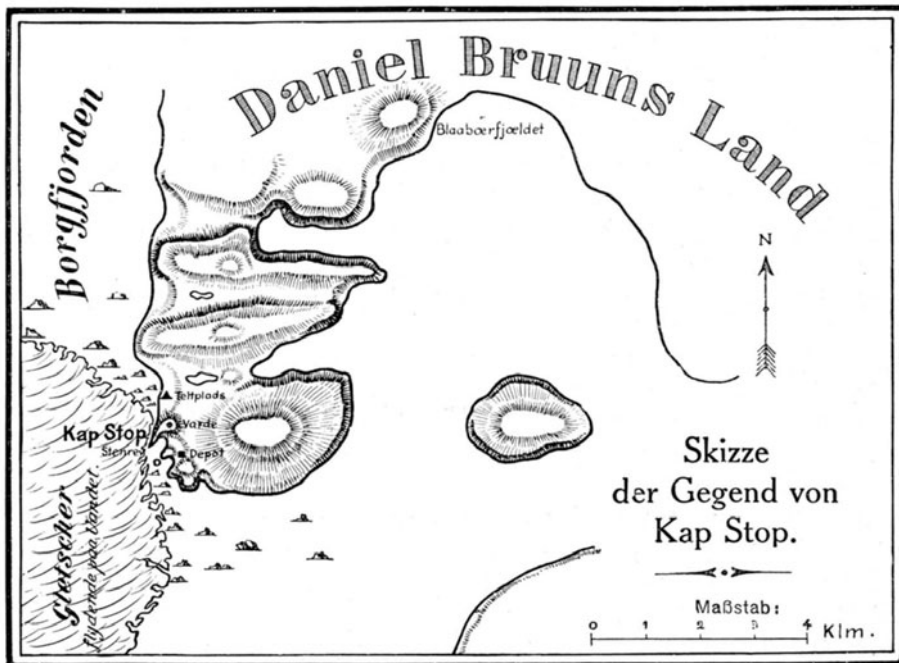
Zuerst folgten wir der Küste bis „Port Arthur“. Wir kletterten die Reste einer Strandterrasse entlang, die uns sehr zustatten kamen; sie waren wie Schwalbennester an die glattpolierten Abhänge angeklebt. Leider waren es aber nur Fragmente, und die Zwischenräume zwischen ihnen waren sehr schwierig zu passieren. Mehrmals hatten wir uns verstiegen und mußten uns zu Fuß umsehen, wie wir wieder aus der Patsche herauskommen konnten. Von Port Arthur aus folgten wir dann der Senkung, die über Daniel-Bruuns-Land nach Nordwesten zum Hellefjord führt. Sie ist mit Seen erfüllt, in welche die Klippen von beiden Seiten steil herabfallen, so daß die Passage hier sehr schwierig war.

Dicht am Hellefjord wurden wir gezwungen, umzukehren und ein langes Stück zurückzugehen, um dann eine Route zu versuchen, die uns von vornherein ziemlich unmöglich erscheinen mußte. Aber wir kamen hier durch, ja der Weg erwies sich sogar als ganz gut.

Nach $12\frac{1}{2}$ stündigem Marsch erreichten wir um 1 Uhr nachts unseren Zeltplatz, ganz durchkühlt von dem scharfen Wind, der uns ärgerlicher Weise den ganzen Tag entgegen gewesen war, gleichgültig, in welcher Richtung wir zogen.

Von Koch und Larsen haben wir natürlich auch heute nichts gesehen. —

Den „Roten ohne Schwanz“, der bis jetzt den letzten Platz in meinem Zuge hatte, mußte ich heute nach vorn nehmen. Er hatte es sich allmählich angewöhnt, sobald seine Leine zufällig straff wurde, sich mit allen seinen Pferdekräften zu



widersetzen. Und Kräfte hat das Tier! Zuerst sprengte es das daumendicke Halfter, dann riß es dem Pferd, an das es angebunden war, den Schweif aus.

Und das war einer unserer schönsten Schwänze, es ist wirklich eine Schande!

Nun habe ich, wie gesagt, den Roten nach vorn geholt und halte sein Halfter selbst in der Hand. Ich muß allerdings vorsichtig sein, sonst reißt er mir die Finger aus. Aber es geht auf diese Weise besser, und vielleicht kann ich ihn wieder zur Vernunft bringen.

28. August. Nach einem einförmigen Marsch erreichten wir das Depot bei Pustervig. Hier ist alles beim alten.

Koch und Larsen sind natürlich noch nicht hier gewesen. Der Himmel mag wissen, wo sie jetzt festsitzen!

29. August. Heute morgen um 5 Uhr wurden wir vom Töfftöf des Motorboots geweckt und sprangen mit fabelhafter Geschwindigkeit aus den Schlafsäcken.

Koch und Larsen waren schon beim Vertäuen. In unserer Freude glaubten wir anfangs, daß sie bis zu den Brä-Inseln gekommen waren, und wunderten uns, daß wir sie dort nicht gesehen hatten; aber bald hörten wir, daß sie nur bis Kap Stop gekommen waren, wo sie das Fahrwasser durch dicht gepackte Eisberge versperrt gefunden hatten.

Die Halbinsel bei Kap Stop hatten wir abschneiden müssen, da sie uns für Pferde nicht passierbar erschien.

Koch war sehr erschöpft. Schon als er das letztmal hier war, sah er sehr mitgenommen aus, und jetzt war er so vollständig entkräftet, daß er es zuletzt aufgeben mußte, an den Ladearbeiten teilzunehmen.

Wir feierten das Wiedersehen mit Portwein, Konfekt, eingemachten Erdbeeren, Aprikosen und — Sekt und Zigarren.

Den Sekt mußten wir aus Emaillbechern trinken, die genau einen Liter faßten; dafür tranken wir den Portwein aus Patronenhülsen, die kaum größer waren als Fingerhüte.

Das Einladen — wieder wie das letztmal schwere Arbeit — hatte für mich einen ganz besonderen Reiz. Man wußte dabei doch, daß dies nützliche Arbeit war, was man von unserem ja oft ziemlich forcierten Herumziehen mit den Pferden kaum sagen konnte.

30. August. Jetzt, um 1 Uhr nachts, ist die Flotte der Expedition wieder in See gestochen, nachdem Vigfus noch einen Schaden an der Maschine entdeckt und ausgebessert hat, und nachdem die Schraubenachse eine neue Eisendrahtbindung bekommen hat. Es ist unbegreiflich, daß so etwas halten kann.

Wir kommen heute erst um 2 Uhr in den Schlafsack, so daß wir wohl nicht vor morgen mittag fortkommen; in zwei Tagen gedenken wir am neuen Depot bei Kap Stop zu sein. —

Der letzte Abschied von einem Hauptdepot fällt immer schwer; es gibt da immer so viele Sachen, die man noch zusammenkratzen und mitnehmen muß.

Um 2 Uhr nachmittags brachen wir auf, und nach einem langweiligen Marsch erreichten wir abends den Grasplatz am Hellefjord.

31. August. Erst um 11 Uhr kamen wir fort, obgleich wir schon um 6 Uhr aufgestanden waren; wie schon so oft, kostete uns das Einfangen der Pferde viel Zeit.

Im inneren Teil des Borgfjordes stießen wir auf ausgedehnte Grasstrecken. Hier hielten wir Mittagsrast und deponierten unsere Heusäcke und zwei Kraftfuttersäcke.

Gegen Mitternacht erreichten wir Kap Stop, wo wir bald das Depot fanden; aber von der Schachtel war nichts zu sehen. Ein Brief von Koch belehrte uns indessen, daß die Schachtel angekommen war und in einer kleinen Bucht dicht beim Depot lag. Nach kurzem Suchen fanden wir denn auch unsere Flotte in einem der zahlreichen Mauselöcher, an denen die Küste hier so reich ist; aber wir gingen nicht an Bord, um unsere Kameraden nicht im Schlaf zu stören.

Es war schon recht dunkel, als ich um Mitternacht in dichtem Schneegestöber Wasser zum Kochen holte. Der lange, lichte Sommertag ist vorüber.

3. Die letzten Motorbootsreisen.

23. August. Um 2 Uhr morgens sagten Larsen und ich unseren Kameraden Lebewohl. Wir traten aufs neue eine sehr gefährliche Fahrt mit dem Motorboot und der Schachtel an und hatten dabei eine Fracht, deren glückliche Landung für uns Leben oder Tod bedeutete.

Wir waren müde von der Arbeit des Tages; aber die Gelegenheit war günstig und mußte benutzt werden.

Es war ein herrlich stiller und frostklarer Morgen. Die mattrote Scheibe der Sonne tauchte gerade über der Walroß-Odde auf; die steilen Wände des Väder spiegelten sich scharf in dem stillen Wasser; auf den moosigen Hängen



Motorboot und „Schachtel“.

am Fuß des Berges hielten siebzehn schneeweiße Hasen ein Fest ab und spielten Fangen miteinander.

Daß das Jungeis ziemlich hinderlich war und der Motor ein paarmal stillstand, versteht sich von selbst; aber im übrigen ging es vorläufig gut.

Zweimal ging ich beim Väder an Land, um mir die Verhältnisse anzusehen. Am Fuß des Väder hatte das Eis eine Rinne etwa bis zum Hellefjord offen gelassen; aber weiter im Süden sperrte es die Mündung des Hellefjords und noch bis über die Spyd-Odde hinaus. Große Waken zogen sich vom Väder nach Osten bis zur Vindsel-Insel und von hier weiter nach Südwesten. Das war offenbar der Weg, den wir eigentlich nehmen sollten; aber den durften wir nicht gehen. Denn gesetzt, daß irgend etwas schief ging, so wären wir auf jeden Fall von unseren Kameraden abgeschnitten und konnten erst wieder mit ihnen in Verbindung treten, wenn das Eis nach etwa einem Monat tragen würde.

Nein, wir mußten lieber versuchen, uns am Fuß des Väder vorbeizuarbeiten und uns dann auf irgendeine Weise über den Hellefjord zur Spyd-Odde hinüberzuschmuggeln, oder sonst in den Hellefjord hineingehen.

Kurz bevor wir den Hellefjord erreichten, mußten wir vom Lande abhalten und über ein paar Waken weiter nach außen zu kommen suchen. Das Jungeis wurde hier ziemlich stark; oft mußten wir die Schlepptrasse fallen lassen und mit dem Motorboot allein eine Rinne brechen, um dann die Schachtel nachzuholen.

Schließlich erreichten wir die Spyd-Odde und bestiegen hier den Berg.

Es war gerade, wie wir es uns gedacht hatten. Wir hätten jetzt eigentlich bei der Vindsel-Insel sein sollen. Von dort erstreckten sich große Waken —

praktisch offenes Wasser — soweit wir sehen konnten, nach Südwesten, und sie reichten wahrscheinlich noch weiter bis unmittelbar zum Brede-Brä.

Aber da war ja die dumme Geschichte mit dem Motor. Er war zu schwach für die Arbeit, die wir von ihm verlangten, und übrigens lagen wir ja jetzt nicht bei der Vindsel-Insel, sondern an der Spyd-Odde.

Um die Halbinsel herum war das Eis zusammengepackt; nicht gerade sehr fest, aber die Schollen waren durch Jungeis verkittet, so daß es fast unmöglich für uns war, sie auseinanderzuschieben. Immerhin war es nicht ganz hoffnungslos. Wenn wir uns nur an der Halbinsel vorbei einen Kilometer weiter nach Südwesten durcharbeiten konnten, so mußten wir ziemlich leicht weiter kommen können.

Der Versuch mußte gemacht werden, und zwar so schnell wie möglich.

Von der Spyd-Odde streckt sich ein Riff weit nach Nordosten vor. Da mußten wir sofort hinüber; jetzt war nämlich gerade Hochwasser, und schon in ein paar Stunden würden wir kaum noch heil darüber fortkommen können. Wir eilten zum Boot hinunter.

Bis ans Riff kamen wir, wenn auch mit Anstrengung. Da wurden wir von einem schwachen nördlichen Strom ergriffen, der uns in dem festgepackten Eis willenlos über das Riff hinführte.

Da stießen wir auf.

Der Motor wurde auf Vollkraft gestellt. Er zischte und hustete schwarze Petroleumwolken aus dem Auspuff; aber das Eis schob sich zusammen und hielt uns auf dem Riff fest. Mit Gewalt ging es offenbar nicht; wir mußten es mit Geduld versuchen.

Der Prahm war in der Mitte auf Grund geraten und lag auf einer kleinen flachen Klippe. Sowohl westlich wie östlich davon war tieferes Wasser. Wir konnten die Schachtel zwar leicht nach allen Richtungen drehen, aber vorwärts ließ sie sich nicht bewegen.

Jetzt drehten wir sie ungefähr so, daß sie in der Stromrichtung quer über dem Riff lag, mit dem Bug nach Süden, gaben ihr aber noch eine kleine Drehung, so daß das Achterende über tieferes Wasser kam und sie auf der Leeseite der Klippe auflag. Da im selben Augenblick eine große Eisscholle gegen das Achterende der Schachtel antrieb, glitten wir nun ganz leicht vom Grunde ab.

Nachdem wir uns noch ein paar Stunden mit Eisschollen und Jungeis herumgeschlagen hatten, wurde das Eis sehr brüchig, und um 4 Uhr nachmittags lagen wir in offenem Wasser und töfften nach Südwesten, so schnell wir konnten.

Als wir uns dem Strömsund näherten, bekamen wir frischen Wind aus Nordwesten. Bei unserer hohen Last, die dem Wind eine große Fläche bot, gab es schwere Arbeit für den Motor; aber wir kämpften uns doch langsam zum Daniel-Bruuns-Land hindurch.

Plötzlich blieb der Motor stehen, und wir trieben mit starker Fahrt nach Südosten auf einige kleine Klippeninseln zu, was bei dem frischen auflandigen Wind nicht gerade sehr gemütlich aussah.

Es gelang uns, die Maschine wieder in Gang zu setzen; aber einen Augenblick später stand sie schon wieder still.

Wir trieben wieder auf die Klippeninseln zu, während wir in der Maschine auf dem Kopf standen und ihr auf alle mögliche Weise gut zuredeten. Sie geruhte allergnädigst wieder zu laufen, und nun ließen wir die Gebläselampe brennen, um den Vergaser warm zu halten. Das half. Es gelang uns unter Land zu kommen, wo wir zu unserer größten Freude einen kleinen natürlichen Hafen fanden, der gerade für uns paßte. Hier liefen wir ein, vertäuten nach vorn und hinten quer über den Hafen, speisten und gingen schlafen. Dieser Arbeitstag hatte 34 Stunden gedauert.

24. August. Mittags war der Wind südwestlich, aber ziemlich flau. Wenn nur der Motor wollte, so mußten wir jetzt weiter kommen können.

Aber ehe wir zur Abfahrt bereit waren, geriet das Motorboot im Hafen auf einen großen Stein. Die Maschine war noch nicht warm, so daß die Schraube uns nichts helfen konnte, und das Wasser fiel rasch. Wenn wir nicht sofort vom Grund loskamen, mußten wir acht Stunden auf die Flut warten.

Ohne viele Bedenken legten wir unsere Kleidung ab. Das kalte Wasser brannte etwas an den Beinen, und es war um den Stein herum unangenehm tief, so daß uns das Wasser bis zum Magen reichte. Aber das Boot kam vom Grund los, und das war die Hauptsache.

Aus dem Strömsund setzte das Wasser stark hinaus, wohl mit vier bis fünf Knoten. Mit unseren armseligen zwei Knoten Fahrt konnten wir nicht daran denken, uns im Strom zu halten, geschweige denn gegen ihn anzugehen. Wir konnten uns aber am Lande entlang winden, wo wir sogar ab und zu in den kleinen Buchten den Neerstrom¹⁾ mit uns hatten. Wir liefen allerdings auf diese Weise Gefahr, auf Grund zu stoßen; aber irgendein Risiko muß man bei einer Fahrt wie der unsrigen fast immer übernehmen.

Im Lauf von anderthalb Stunden hatten wir ein paar elende Kilometer zurückgelegt. Jetzt mußten wir nur noch um einen letzten Vorsprung herumfahren, bevor wir eine Strecke mit schwächerem Strom erreichten.

Aber diesen letzten Vorsprung konnten wir nicht machen. Der Strom packte uns und führte uns trotz aller „Vollkraft“ unserer Maschine in reißennder Fahrt zurück. Wir mußten, so ärgerlich es war, auf das Land zu halten und im Schutz des Vorsprungs vertäuen, um die Flut abzuwarten, bei der ja wahrscheinlich der Strom kentern würde.

Um 8 Uhr abends gingen wir wieder hinaus, um noch einmal unser Heil zu versuchen. Es war schlechtes Wetter im Anmarsch, und unser Platz hinter dem Vorsprung war nicht sehr sicher gewesen. Der Strom lief auch jetzt noch beständig nach außen, aber doch nicht annähernd so stark wie mittags bei der Ebbe.

Sobald wir an den Vorsprung kamen, ergriff uns der Strom, und im selben Augenblick blieb der Motor stehen. Wir trieben ab, bekamen aber bald die Maschine wieder in Gang und arbeiteten uns wieder bis zur Landspitze heran; wieder wurden wir vom Strom gepackt, aber diesmal behaupteten wir so ziemlich unseren Platz.

Vorwärts konnten wir indessen nicht kommen; wir trieben im Gegenteil ganz langsam zurück.

¹⁾ Unter einer Neere oder einem Neerstrom versteht der Seemann den in Winkeln seitlich vom Hauptstrom auftretenden Gegenstrom.

Immerhin stieg uns jetzt die Hoffnung. Wir setzten jetzt quer über den Sund, um zu versuchen, ob es nicht auf der Südseite besser ginge. Der Strom war hier ebenso stark; aber das Wasser war weniger tief, so daß wir mit den Bootshaken staken konnten.

Zoll um Zoll zwängten wir uns so vorwärts bis zu einem kleinen Vorsprung; hier war der Strom so stark, daß wir nicht vorbeikommen konnten.

Aber da brach das Unwetter los. Gerade von hinten kam eine Windböe, die sich in unserer hohen Last fing und uns den nötigen Puff nach vorn gab. —

Als wir vom Strömsund weiter nach Westen fuhren, bekamen wir Seitenwind, fast einen kleinen Sturm. Die Maschine blieb ein paarmal stehen — sie liebte überhaupt nicht windiges Wetter —, die See wuchs, und der Gischt spritzte unaufhörlich ins Boot. Ich fürchtete, daß wir auf eine der vielen Klippen treiben könnten, und hielt deshalb quer hinüber zum Daniel-Bruuns-Land, wo wir in den Schutz des Landes kamen.

Um 11 Uhr abends machten wir hier die Boote am Lande fest, um ruhigeres Wetter abzuwarten.

25. *August.* Um 3 Uhr morgens stand ich auf, um mir das Wetter anzusehen. Es war beinah windstill, aber es sah namentlich im Südwesten nach weiterem schlechten Wetter aus.

Mit auflandigem (Südost-) Wind konnten wir hier nicht liegen bleiben. Ich dachte deshalb einen Augenblick daran, Dampf zu machen, aber beschloß doch — glücklicherweise — noch eine Stunde abzuwarten. Um 4 Uhr hatten wir denn auch schon wieder frischen Nordwind, und um 8 Uhr vormittags wuchs der Wind noch mehr.

Nun wurde ich aber ängstlich wegen unserer Vertäuung und weckte Larsen. Mit vereinten Kräften schleppten wir die Ankerkette ans Land, wo wir sie an ein paar mächtigen Steinen festmachten, und nun lagen wir vertäut mit Ankerkette, Schlepptrasse und einer funkelnagelneuen Manillahanftrosse — das war überhaupt alles, was wir hatten.

Aber jetzt war der Wind auch zum Sturm angewachsen. Wenn wir abtrieben, war ein Schiffbruch sicher. Unsere Vorsicht war gewiß angebracht gewesen.

26. *August.* Der Sturm hielt den ganzen Tag an, ließ aber in der folgenden Nacht nach. Es wehte indessen noch immer frisch, als wir um 4¹/₂ Uhr morgens aufbrachen. An diesem Tag sollten wir ja unsere Kameraden am Brede-Brä treffen; wir mußten also weiter.

Es ging ganz leidlich. Wie gewöhnlich ärgerte uns die Maschine ein paarmal mit Stehenbleiben, aber wir erreichten doch ohne Schwierigkeit den Fuß des hohen Landes bei Kap Stop. Hier blieb die Maschine wieder stehen und versagte nun vollständig jeden weiteren Dienst. Am Lande vertäuen konnten wir nicht wegen des ziemlich starken Stroms; aber glücklicherweise war hier guter Ankergrund.

Jetzt war es kaum noch anzunehmen, daß wir rechtzeitig zum Treffpunkt mit Wegener und Vigfus kommen würden. Ich stieg deshalb auf den Berg und stellte dort einen Bootshaken mit einem großen Sack als Fahne auf. Dies Zeichen sollte unseren Kameraden den Weg weisen, wenn sie, wie verabredet, nach uns suchen würden. Als ich zurückkam, gingen wir gleich daran, die Maschine aus-

einanderzunehmen. Es zeigte sich, daß der Vergaser und der Zylinder vollständig zugerußt waren. Eigentlich war dies sehr verständlich. Ich hatte zu viel von dem kleinen vierpferdigen Motor verlangt. Wenn er die schwere Last zu schleppen hatte, konnte er nur ganz langsam gehen. Der Vergaser konnte dabei nicht warm bleiben — namentlich nicht im Winde —, und die Verbrennung wurde daher unvollständig. Ein Motor von sechs bis sieben Pferdekräften wäre für uns passend gewesen.

Nun, den Vergaser wechselten wir aus — wir hatten Reserve —, und den Zylinder reinigten wir; aber das kostete Zeit, und erst um 5 Uhr konnten wir die Reise fortsetzen.

Jetzt ging der Motor prächtig; aber nun bekamen wir mit anderen und größeren Schwierigkeiten zu tun. Wir waren kaum einige hundert Meter vorwärts gekommen und hatten ein paar Vorsprünge gerundet, da wurden wir durch Eis angehalten. Diesmal waren es Eisberge und Kalbeis vom Brede-Brä.

Daß es eine fest zusammenhängende Eismasse war, ein mehrere Meilen langer und breiter Eisklumpen, der vom Storström abgestoßen war und nun wie ein solider Pfropfen in der Fjordmündung saß, wußten wir damals noch nicht. Rings um den Pfropfen selber standen Eisberge und Kalbeisstücke so dicht gepackt, daß man „den Wald vor Bäumen nicht sah“.

Wir hatten Ebbe, als wir den Weg versperrt fanden. Es war ja immer noch möglich, daß bei Hochwasser bessere Verhältnisse herrschten.

Also wieder warten!

Wir gingen an Land, um uns umzusehen. Als ich dabei von der Schachtel auf die Klippen herabsprang, blieb ich mit meinem Wind-Anorak¹⁾ an einem der Bolzen am Bug der Schachtel hängen. Ich hing im Anorak, reichte aber mit den Füßen gerade bis zur Klippe hinab. Dadurch schob ich aber die Schachtel vom Lande ab, ohne daß es mir glückte, von dem Bolzen freizukommen. Ich blieb also hängen, und wenn ich nicht bald Hilfe bekam, mußte der Anorak zerreißen und ich ins Wasser plumpen.

Die Situation war offenbar komisch; denn als Larsen, der am Lande stand, jetzt mit einem Bootshaken angelaufen kam und die Schachtel wieder an die Klippe heranholte, strahlte sein sonst so toternstes Gesicht vor Vergnügen.

Um 11 Uhr abends, eine gute Stunde vor dem Hochwasser, hatten wir wieder die Maschine im Gange, um noch einmal zu versuchen, zwischen Gletscher und Land hindurchzuschlüpfen.

An der schwierigen Stelle — einer Strecke von etwa 400 m — fielen die Felsen steil ins Wasser. Eine bedeutende Veränderung konnte deshalb von der Flut gerade hier kaum erwartet werden. Aber der südlichste Teil des nur ganz schmalen Kanals war durch ein Riff gesperrt, das bei Ebbe trocken lag. Auf jeden Fall konnte man daher nur bei Hochwasser in den Kanal hineinkommen.

Ein verteufeltes Risiko war damit verbunden, sich so dicht unter Land, daß man die Klippen mit dem Bootshaken erreichen konnte, mit dem Eise herumzuschlagen; und das Riff machte die Sache nicht besser. Aber es gab offenbar

¹⁾ Anorak ist die grönländische Bezeichnung für eine Bluse mit Kapuze. Windstoff ist ganz dicht gewebter schwerer Baumwollstoff. Wenn man, wie wir, wollene und nicht Pelzkleidung trägt, ist Windzeug unentbehrlich.

keinen anderen Weg; und die Chance unbenutzt lassen konnte man doch auch nicht.

Auf dem Riff stießen wir gleich auf Grund, kamen aber leicht wieder los und arbeiteten nun auf die Eisstücke und -blöcke los, so gut wir konnten. Die Eisblöcke waren indessen so stark zusammengefroren, daß wir sie nicht losbrechen konnten, solange wir die Schachtel im Schlepptau hatten.

27. August. Nach ein paar Stunden hoffnungsloser Arbeit gaben wir die Sache auf und gingen zum Ankerplatz zurück. Das Wasser fiel bereits, als wir wieder das Riff passierten, und wir stießen mit Motorboot und Schachtel hart auf Grund, kamen aber ohne Schaden davon. —

Die Verabredung mit Vigfus und Wegener ging dahin, daß sie, wenn wir ausblieben, schon am 26. August ihren Marsch vom Treffpunkt am Borgfjord fortsetzen konnten. Wir fürchteten jetzt mit gutem Grunde, daß uns unsere Kameraden auf ihrer Suche nach uns bei Kap Stop nicht finden würden. Wir lagen allzugen verborgen in unserer kleinen Bucht zwischen den steilen Klippen.

Ich beschloß deshalb über Land zum Brede-Brä zu gehen, in der Hoffnung, die Kameraden dort noch vor ihrem Aufbruch zu treffen.

Um 2 Uhr morgens rüstete ich mich zum Abmarsch. Ich war bereits 22 Stunden in Tätigkeit gewesen. Wenn ich mich jetzt auf einen Marsch von 45 km Länge durch unbekanntes Gebirgsterrain einließ, so geschah es also nicht gerade zu meinem Vergnügen; aber ich hielt es für nötig. Denn wenn ich auch Wegener und Vigfus nicht treffen sollte, so konnte ich doch immer einen Brief mit dem nötigen Bescheid am Treffpunkt niederlegen. Und dieser Brief mußte früher oder später in ihre Hände kommen; denn sie sollten wieder zum Treffpunkt zurückkehren, wenn sie uns weder am Daniel-Bruuns-Land noch am Pustervigdepot trafen.

Also die Büchse über die Schulter genommen, ein Viertelpfund Fleischschokolade und eine Schachtel Kolapastillen in die Tasche und dann vorwärts.

Anfangs ging der Marsch schwer; es wehte abscheulich stark und kalt aus Norden, und die öden Gneiswände, die ich bald bergauf kletterte, bald vorsichtig wieder herabkroch, kamen mir düster und traurig vor.

Nach und nach, als ich weiter kam, wurden die Felsrücken höher und steiler; aber gleichzeitig traten dazwischen größere, grasbewachsene Talstriche auf, welche belebend, ja geradezu überraschend wirkten. So weit nördlich habe ich nirgends sonst so ausgedehnte und üppige Grasflächen gesehen.

An einer Unzahl von Hasen kam ich vorbei. Die meisten ließen sich nicht weiter von meiner Gegenwart anfechten, sondern betrachteten mich nur etwas mißtrauisch.

Als ich etwa 10 km zurückgelegt hatte, wurde das Gelände leichter passierbar. Die Täler verbreiterten sich stark gegen den Borgfjord hin. Die Gneisrücken nahmen weichere Formen an und wichen weiter vom Fjord zurück. Die Grasflächen wurden immer größer.

Die Sonne ging im Nordosten auf, und es wurde warm.

Jetzt näherte ich mich auch dem verabredeten Treffpunkt. Ich freute mich im voraus auf die Überraschung, die ich Wegener und Vigfus bereiten würde, wenn ich den Kopf in die Zelttür stecken und einen freundlichen Guten Morgen

wünschen würde. Aber vielleicht noch mehr freute ich mich auf eine Tasse warmen Kaffee und einen Schlafsack.

Ich war unsagbar schläfrig. Ein paarmal schlief ich während des Gehens ein und strauchelte natürlich sofort über einen Stein. Ich mußte ein paar Kola-pastillen nehmen, um mich wieder aufzurappeln.

Da erlitt ich eine große Enttäuschung: ich stieß auf Pferdespuren, die nach Süden wiesen.

Ich klammerte mich noch an die ungewisse Hoffnung, die Spuren könnten von ein paar losgelassenen Pferden stammen, die etwas reichlich weit fortgelaufen waren. Es fuhr mir durch den Kopf: jetzt könnte ich mir vielleicht sogar ein Reitpferd „retten“ — aber schon eine ganz flüchtige Untersuchung zerstörte jede Hoffnung.

Es war kein Zweifel möglich. Das war die Spur einer langen Reihe von Pferden, die hintereinander gegangen waren. Also hatten Wegener und Vigfus schon gestern die Reise nach Süden fortgesetzt, um Larsen und mich zu suchen. Es hatte keinen Zweck, auf diese Angelegenheit weitere Gedanken zu verschwenden. Ich mußte weiter, um meinen Brief am Brede-Brä zu hinterlegen, sonst konnten leicht wieder mehrere Wochen vergehen, bis wir Verbindung mit unseren Kameraden bekamen.

Jetzt wußte ich genau, was mir bevorstand. Ich war etwa 15 km gegangen, hatte noch 7—8 km zum Brede-Brä und dann 20—25 km zurück nach Kap Stop. Es ist erstaunlich, wie es hilft, wenn einem die Lage klar wird. Jetzt war keine Zeit mehr zum Träumen; jetzt hieß es ausschreiten.

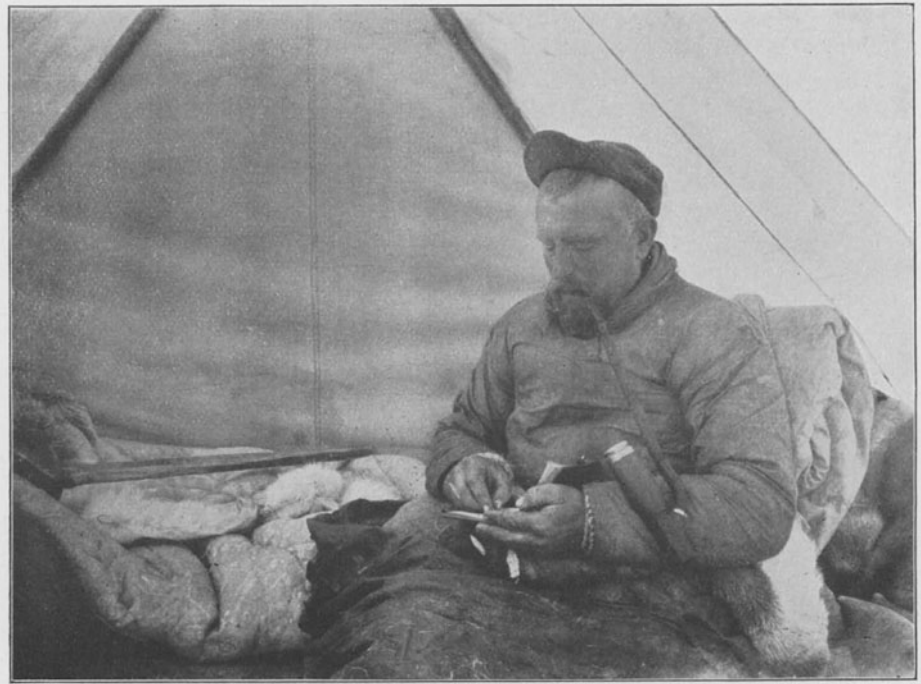
Ich fing an zu singen, um mich wach zu halten, schritt rascher aus und erreichte um 8 Uhr morgens den Brede-Brä. Hier hinterlegte ich meinen Brief, kennzeichnete die Stelle durch einen Steinmann, verzehrte meine Fleischschokolade und trat dann sofort den Rückweg an. Dabei folgte ich den Pferdespuren. Undenkbar war es ja nicht, daß ich noch auf das Zelt der anderen stieß.

Die Spuren wiesen nach Südost durch ein meilenlanges grasbewachsenes Tal in die Berge hinein. Hasen gab es hier überall, aber merkwürdigerweise keine Moschusochsen. Ich fand nicht weniger als sechs große Schädel von ihnen, aber nicht ein einziges lebendes Tier. Ein Zug Gänse stieg auf. Es wunderte mich, daß sie noch so spät im Jahre hier waren.

Die Pferdespuren wiesen hinab durch ein großes Tal, welches von Nordnordost kommend östlich des Blaubeerberges mündet. Von hier führten die Spuren weiter nach Südost in der Richtung auf den Strömsund. Also hatten Wegener und Vigfus während meiner Abwesenheit nicht die Schachtel gefunden, sondern waren in 5—6 km Entfernung an ihr vorbeigeritten.

Es hatte jetzt keinen Zweck, den Spuren weiter zu folgen. Ich mußte außerdem machen, daß ich nach Kap Stop zurückkam. Ein paar Stunden anstrengenden Marsches waren ja immer noch übrig, und ich war schon jetzt sehr erschöpft.

Ich bog nach Südwesten ab und ging den Fjord entlang. Hier fand ich an einem Bergabhänge ein ganzes Feld von Blaubeeren mit reifen Früchten. Dieser Versuchung konnte ich nicht widerstehen; ich setzte mich hin und aß. Die Blaubeeren waren weder besonders saftig noch süß, aber sie wirkten doch erfrischend.



Koch schreibt Tagebuch.

Um 3 Uhr nachmittags kam ich müde und mitgenommen und mit großen Löchern in den Stiefeln zur Schachtel zurück. Dieser Arbeitstag hatte 35 Stunden gehabt. —

In der folgenden Nacht machten wir einen erneuten Versuch, das Eis bei Kap Stop zu brechen. Diesmal ließen wir die Schachtel südlich vom Riff liegen, um für das Motorboot mehr Bewegungsfreiheit zu haben.

28. August. Von 11—1 Uhr nachts kämpften wir mit dem Eise, aber es gelang uns nicht, das Motorboot weiter zu bringen.

Vorläufig war es also hoffnungslos, an eine Fahrt bis zu den Brä-Inseln zu denken. Aber ganz unmöglich war es nicht, daß wir später noch durchkommen konnten, wenn uns unsere beiden Kameraden halfen.

Wir beschlossen jetzt, unsere Ladung bei Kap Stop zu löschen und dann nach Pustervig zurückzufahren, um den Rest des Gepäcks zu holen.

Noch in derselben Nacht machten wir alles für die Löscharbeiten bereit, schiefen ein paar Stunden, luden am Nachmittag die Schachtel aus und waren um 4 Uhr nachmittags fertig zur Abfahrt.

Wir waren in nervöser Hast; denn am 29. August sollten Vigfus und Wegener am Pustervigdepot sein; es galt, sie dort zu treffen.

Das letzte Stück Gepäck war kaum an Land, als wir auch schon die Taue loswarfen. Im Vertrauen darauf, daß der starke Strom uns direkt nach dem Strömsund führen würde, waren wir so unvorsichtig, die Maschine gar nicht erst in Gang zu setzen, ehe wir loswarfen.

Ein frischer Nordwind trieb uns indessen so schnell südwärts, daß wir beinahe an ein paar kleinen Inseln gestrandet wären. Wir waren kaum noch 100 m vom Land entfernt, als die Maschine endlich in Gang kam und die Schraube uns aus der Nähe der fatalen Klippen fortbrachte.

Wir fuhren die ganze Nacht hindurch. Aus Furcht davor, daß der Motor stehenbleiben könnte, hielten wir so dicht an Daniel-Bruuns-Land entlang, wie es bei dem seichten Wasser angängig war; wir konnten so im Notfall immer eine Trosse an Land geben oder ankern, und auf diese Weise vermeiden, in die offene See hinaus zu treiben.

Ein paarmal stießen wir auf Grund, kamen aber wieder los.

29. August. Gegen Mitternacht erreichten wir den Hellefjord. Aus dem Fjord heraus wehte ein steifer West mit unangenehm hoher See. Wir brauchten anderthalb Stunden, um an der Fjordmündung vorbeizukommen. Der Gischt spritzte über das Boot und durchnäßte uns. Hätte die Maschine hier versagt, so wäre es nicht gut gegangen.

Vor dem Väder sprang die Drahtbindung an der Schraubenachse. Wir besserten den Schaden nur ganz provisorisch aus; wir hatten ja nur noch ein kurzes Stück bis zum Depot.

Um 5 Uhr morgens erreichten wir das Depot, wo wir zu unserer großen Freude Vigfus und Wegener trafen.

Am Nachmittag beluden wir die Schachtel. Ich war so müde, daß ich mich in der Hauptsache damit begnügen mußte, zuzusehen, während die drei anderen die Arbeit taten.

Am Abend waren wir fertig. Der Motor wurde repariert, ein Bericht in einem Steinmann am Depotplatz niedergelegt, und dann fuhren Larsen und ich wieder mit beladener Schachtel ab.

30. August. Eisfreies Wasser; herrliches, stilles Wetter; besser konnten die Verhältnisse nicht sein.

Ohne Schwierigkeit ging die Reise am Väder und der Spyd-Odde vorbei und weiter nach Südwesten an Daniel Bruuns-Land entlang.

Hoch oben auf der Spyd-Odde standen fünf Moschusochsen und starrten erstaunt auf das lärmende Ding da unten im Wasser. Der Himmel mag wissen, was die Moschusochsen auf den nackten, vom Eise blankpolierten Klippen wollen!

Bei Port Arthur stand steifer Wind mit hoher See aus der Bucht heraus. Es war schwierig vorbeizukommen. Die Maschine blieb zweimal stehen, die Drahtbindung an der Schraubenachse sprang — gewiß zum zehntenmal —, und die Schachtel rollte stark im Seegang. Das Wasser ging über den Vorderstevan und drang in unsere kleine Kajüte, wo alles durcheinandergeworfen wurde.

An Port Arthur kamen wir noch vorbei; aber dann mußten wir ankern, um erst die Maschine in Ordnung zu bringen.

Es wurde 9 Uhr vormittags, ehe wir wieder bereit waren, weiterzufahren. Aber jetzt waren wir hungrig und müde; wir aßen und legten uns schlafen.

Während wir schliefen, drehte der Wind nach Osten. Das Eis trieb sofort von der Dovebucht herein, und am Nachmittag erwachten wir von dem wohlbekannten Laut der gegen die Eisenwände der Schachtel scheuernden Schollen.

Wir mußten sofort anheizen. Es blieb keine Zeit für ein Frühstück.

Sobald der Motor in Gang war, lichteten wir den Anker und fuhren nach Südwesten weiter.

Bei Port Arthur hatten wir eine kleine Merkwürdigkeit entdeckt, nämlich einen Vogelberg, wo ein paar hundert Mallemukken¹⁾ hausten. Sie hatten große, noch dunkel gefärbte Junge, mit denen sie Flugübungen machten.

31. August. Um Mitternacht passierten wir den Strömsund. Es war auch diesmal wieder schwierig, aber doch lange nicht so wie das erstemal, einmal weil wir jetzt den Sund kannten, und dann auch, weil die Schachtel nur leicht beladen war.

Ein Unwetter zog auf; und in dem angenehmen Gefühl, daß wir uns jetzt Zeit lassen konnten, liefen wir — müde und abgearbeitet, wie wir waren — einen Eisberg an, vertäuten und gingen schlafen.

Gegen Mittag setzten wir die Reise fort — in der Zwischenzeit hatte Föhnsturm aus Nordwest geherrscht — und ehe der Abend kam, lagen wir vertäut bei Kap Stop.

Diesmal waren wir also zur verabredeten Zeit zur Stelle. Wegener und Vigfus waren zwar noch nicht da, aber sie würden schon noch kommen.

Die Eisverhältnisse schienen seit neulich ziemlich unverändert, vielleicht ein klein wenig verschlechtert. Wie früher versperrte das Eis bei Kap Stop den Weg; aber jetzt war auch der Borgfjord mit Jungeis bedeckt, welches freilich so dünn war, daß es uns kaum hindern konnte, weiter nach den Brä-Inseln zu fahren.

1. September. Wir schliefen zwölf Stunden und erwachten erst, als Wegener durch den engen Kajüteneingang herabgekrochen kam. Er und Vigfus waren schon um Mitternacht gekommen, hatten uns aber nicht wecken wollen.

Larsen und ich siedelten sofort aufs Land über. Den Rest des Tages — es war zufällig wirklich ein Sonntag — verbrachten wir nur mit Essen, Pfeife rauchen und Erzählen.

Ich hatte eigentlich gedacht, an diesem Tage eine kleine Rekognoszierungstour mit dem Motorboot zu machen; aber als es soweit war, fand ich nicht den Mut, dieses prächtige Gefühl von Muße in guter Gesellschaft und von Geborgensein zu zerstören.

In dieser Nacht schliefen wir zum erstenmal alle vier im Zelt.

Es hatte in der vorhergehenden Nacht stark geschneit, und die ganze Landschaft war in Weiß gekleidet. Das belebte die tristen grauen Farben des Gneis.

Aber es war auch heute am Tage kalt gewesen, und der Schnee war liegen geblieben. Das war das erste Warnungszeichen des Winters. Wenn wir die Brä-Inseln nicht im Laufe von acht Tagen mit dem Boot erreichen konnten, so würden wir wohl kaum mehr auf die Weise dorthin kommen und mußten wahrscheinlich den größten Teil des Monats bei Kap Stop warten, bis das Fjordeis tragen konnte.

2. September. Noch kannten wir nicht die Natur der Eismasse, die wie ein Pfropfen den Fjord vor uns verschloß; wir hielten sie für ein Gewirr turmhoher,

¹⁾ Sturmvögel. Vogelberge sind in Nordostgrönland selten; außer dem bei Port Arthur sind solche dort nur auf Holms Land bekannt (80° 10' bis 80° 30').

dichtgepackter Eisberge, zwischen denen wohl irgendwo ein gewundener Kanal hindurchführen konnte.

Aber wir suchten vergebens nach einem solchen Kanal. Immer wieder fuhren wir in die engen labyrinthischen Fahrstraßen zwischen den Eiskolossen hinein. Wohl hundertmal mußten wir das Boot wenden, weil der Kanal mit einer hohen Eismauer abschloß. Lange setzten wir dies fort, bis wir schließlich ganz auf die Südseite der Edward-Insel gekommen waren. Da liefen wir im Jungeis fest und konnten nicht weiterkommen.

Jetzt war nur noch eine Möglichkeit übrig, nämlich uns mit Gewalt durch den Kanal am Kap Stop hindurchzuzwängen — wenn wir überhaupt noch mit den Booten bis zu den Brä-Inseln kommen wollten.

Aber nun wußten wir auch, daß wir weder die Schachtel noch das Motorboot mehr brauchten, wenn wir nicht bei Kap Stop durchkamen.

Dadurch bekamen wir die Hände frei. Jetzt konnten wir ohne Bedenken drauflos arbeiten. Ging alles gut, um so besser; ging es schief — nun, so sanken wir auf jeden Fall dicht am Land und würden wohl die Ladung bergen können.

Um 2 Uhr nachmittags fingen wir an, das Eis im Kanal zu brechen, und um 8 Uhr abends hörten wir vorläufig auf. Mit Rudern, Eishacken und Bootshaken hatten wir die ganze Zeit gestakt und gehauen. Das arme Motorboot hatte nach Kräften gekeucht und gehustet, aber mehr als ein paar hundert Meter waren wir mit der Schachtel nicht vorwärts gekommen. Und das war erst die Hälfte des verdammt Kanals.

Das Jungeis war so stark, daß wir auf ihm alle vier gleichzeitig an Land gehen konnten. Es würdigte uns nicht einmal eines Knackens.

Es war nicht zu verwundern, daß wir mit unserer schwachen Maschine das Eis nur schwer brechen konnten. Mit jedem Anlauf kamen wir kaum einige Dezimeter vorwärts. Wenn dann die Rinne ein kleines Stück aufgebrochen war, holten wir die Schachtel nach. Das war fast ebenso beschwerlich; sie saß fortwährend in der schmalen Rinne fest, weil der Strom die Eisschollen um sie herum zusammenschob.

3. September. Es wurde ein schwerer Tag für das Motorboot. Sein Steven wurde vom Eis fast durchgescheuert, aber es gelang uns wirklich, die Schachtel an Kap Stop vorbeizubringen.

Doch jetzt schien es zu spät zu sein. Windstille und starke Kälte hatten in der Nacht das Eis auf dem Borgfjord stärker werden lassen. Es war mehr als zweifelhaft, ob wir noch bis zu den Brä-Inseln durchkommen konnten.

Immerhin war eine ganze Menge erreicht, besonders wenn es gelingen würde, auch den Rest der Bagage noch an Kap Stop vorbei zu bringen. Im Süden und Osten des Kaps war der Strom nämlich sehr stark; wir konnten kaum erwarten, daß das Eis dort schon während des nächsten Monats tragen würde. Westlich und nördlich von Kap Stop, im Borgfjord, war dagegen der Strom nur schwach. Das Jungeis trug hier jetzt schon einen Mann, sogar schon weit draußen auf dem Fjord. Sobald die Kälte einsetzte, würden wir hier sicher bald eine ausgezeichnete Schlittenbahn bekommen, vielleicht schon in vierzehn Tagen.

Am Abend löschten wir unsere Ladung an der Nordseite von Kap Stop. Bei der Arbeit achteten wir nicht auf das Fallen des Wassers, und die Schachtel



Das Ende von Motorboot und Schachtel.

kam auf Grund. Um nicht am nächsten Morgen, wenn wir durch den Kanal zurücksollten, um die letzte Ladung zu holen, wieder festzusitzen, mußten wir um 2 Uhr nachts aus den Schlafsäcken heraus und den Prahm vom Lande fortstoßen.

4. September. Am nächsten Morgen war die Rinne so fest zugefroren, daß sich das Eis fast ebenso schwer brechen ließ wie beim erstenmal. Aber wir sollten von dieser Arbeit verschont bleiben.

Wir waren kaum mehr als 30 m in der Rinne vorwärtsgekommen, als das Boot zu sinken begann.

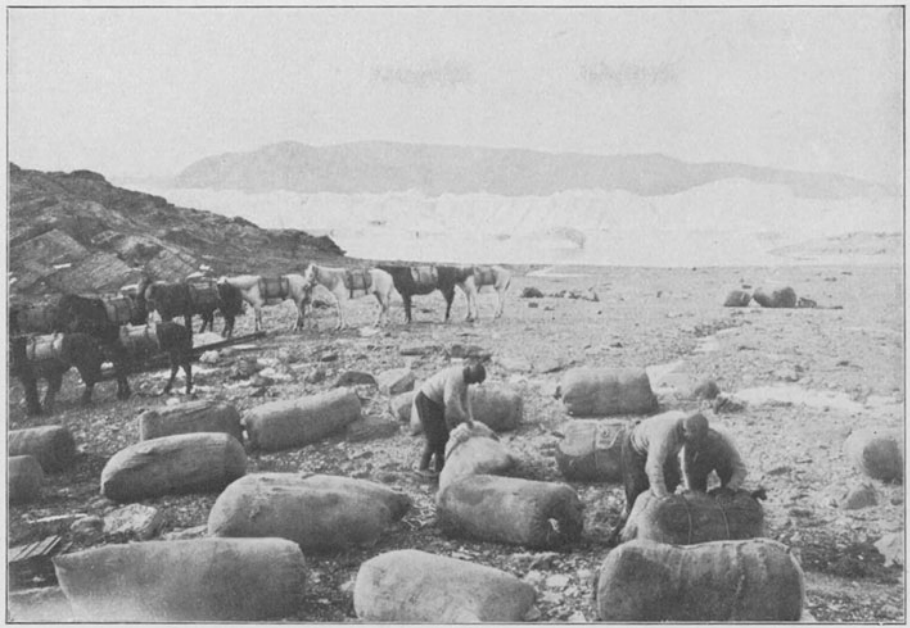
Wo das Leck saß, wußten wir nicht und hatten auch keine Zeit nachzusehen.

Larsen kam sofort auf den genialen Gedanken, das Bodenventil zu schließen und statt dessen den Ablaßhahn unter den Fußbrettern zu öffnen, so daß die Kühlwasserpumpe in sinnreicher Weise in eine Bootspumpe verwandelt wurde. Aber das half nicht genug; das Wasser im Boot stieg höher und füllte schließlich den Kasten des Schwungrads.

Das gab einen herrlichen Springbrunnen, als das Rad im Wasser lief. Ich stand selbst hinten am Schwungrad und bediente die Maschine, so daß ich den Springbrunnen nicht nur zu sehen, sondern auch zu fühlen bekam. Das Schwungrad schleuderte das Wasser ebenso schnell hinaus, wie es einlief, so daß wir gerade noch Boot und Schachtel an Land bringen konnten.

Hier sahen wir, daß der Steven entzwei war. Wir hatten dem Boot eine Planke eingerannt. Damit hatten die Bootsfahrten ihr Ende erreicht.

Jetzt mußten wir unsere Hoffnung auf den Frost und das Jungeis setzen.



Von Kap Stop: Die Packleinen werden um die Heusäcke gelegt.
Im Hintergrunde die Eisbarriere des Borgfjordes.

4. Kap Stop.

5. September. Jetzt stand uns also eine Wartezeit bevor, bis das Eis im Borgfjord tragen konnte.

Vorläufig hatten wir vollauf zu tun. Der Teil unseres Gepäcks, welcher noch südöstlich von Kap Stop lag, mußte über Land an dem fatalen Kanal entlang zum Borgfjord transportiert werden; ein großer Teil der Bagage mußte umgepackt werden, weil wir jetzt die Sachen heraus haben mußten, die wir für die Schlittenreisen brauchten; und endlich mußten wir die Heusäcke holen, die auf Daniel-Brunns-Land bei der Furt im Randfluß zurückgelassen waren, und sie an den nächstgelegenen Punkt des Borgfjordes, nämlich an die Mündung von Hennings Tal hinunterbringen, von wo sie später, wenn das Fjordeis trug, nach der künftigen Aufstiegsstelle auf das Inlandeis hinübergefahren werden konnten.

Am Morgen des 5. September ritten wir nach Norden ab, um die Heusäcke zu holen. Es wehte stark, und die Temperatur war unter Null, aber gleichwohl war es eine angenehme Tour. Da die Pferde ohne Last gingen, konnten wir sie einen großen Teil des Weges im Trab vor uns hertreiben, so daß wir uns leicht warm halten konnten.

Seit langem hatte ich mich nicht so wohl befunden. Ich ertappte mich dabei, wie ich dasaß und mich darüber freute, daß wir dem Motorboot die Planke eingerannt hatten; so waren wir doch die gräßliche Hustenmaschine in Ehren losgeworden.

6. September. Am nächsten Tag, als wir mit dem Heu südwärts zogen, wehte ein Sturm aus Norden. Auf dem Borgfjord riß er an mehreren Stellen das Eis



Beladen der Packferde mit Proviantkisten.

auf, ohne es aber ganz aufzubrechen. Eine Schar Enten schwamm draußen in einer Wake. Nun mußte es bald Zeit für sie sein, südwärts in andere Gegenden zu ziehen, wo weniger Eis war als hier; aber die Jungen konnten wohl kaum schon die lange Reise ertragen.

Unterwegs kamen wir an einem einsamen Moschusochsen vorbei. Er erinnerte uns daran, daß wir nachgerade anfangen, frisches Fleisch zu entbehren. Larsen schoß das Tier, das sich leider als ein uralter zahnloser Bock erwies und widerlich nach Moschus roch.

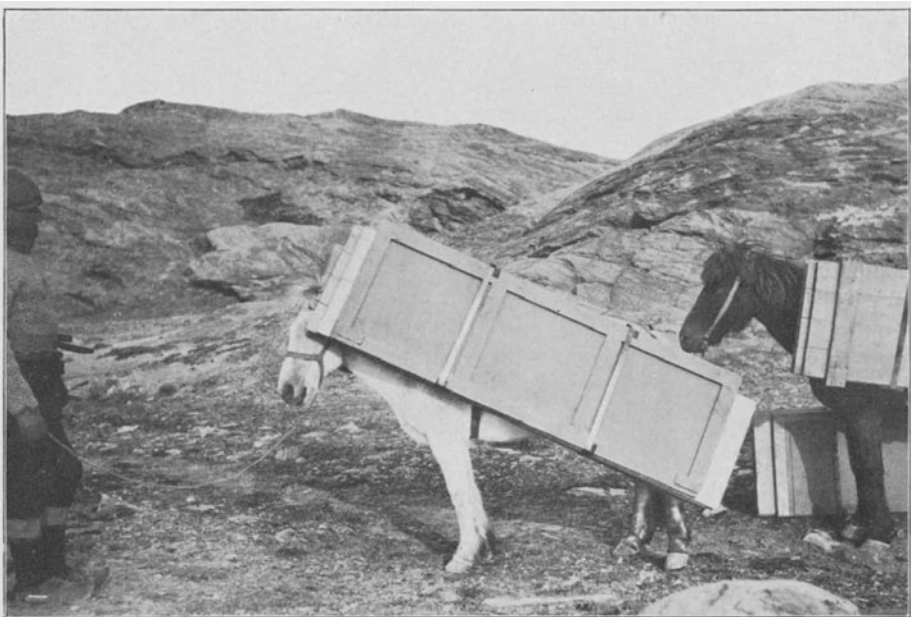
7.—12. *September*. Da das Gepäck jetzt nicht mehr mit Motorboot und Schachtel um die unangenehme Ecke bei Kap Stop herum transportiert werden konnte, mußten die Pferde heran.

Der allergrößte Teil unserer Bagage war schon zu Hause in Lasten von etwa 50 kg gepackt, so daß er ohne weiteres auf die Pferde geladen werden konnte; nur bei den Schlitten, Petroleumtonnen und einzelnen großen Kisten, die Kleider und Inventar für das Winterhaus enthielten, war es nicht möglich gewesen, dieses Prinzip innezuhalten. Auch das Winterhaus war in Pferdelaisten verpackt; aber einzelne von diesen waren sehr lang geworden, so daß es schwer zu vermeiden war, daß sie auf dem Boden schleppten, wenn die Pferde sie trugen. Nur auf kurze Strecken und bei einigermaßen ebenem Boden konnten sie im Notfall von Pferden transportiert werden¹⁾.

¹⁾ Die Isländer pflegen Baumstämme so zu transportieren, daß die Pferde nur das vordere Ende des Stammes tragen, während das hintere auf der Erde schleppt. Diese Methode konnten wir aber nicht benutzen, da die Hausplatten aus ganz dünnem Furnierholz bestanden, welches das Schleppen auf der Erde nicht vertrug.



Das Gepäck: Petroleumtonnen, Proviantkisten, Hausplatten.



Transport der Hausplatten.



Schwierige Schlittenfahrt bergauf über schneefreies Gestein.

Der Transport über Land nahm drei Tage in Anspruch und ging ohne Schwierigkeiten von statten. Nur mit den Hausstücken haperte es etwas, weil die Pferde scheuten, wenn sie zwischen die großen Platten geklemmt wurden.

Wie wir die Petroleumtonnen und die großen Schlitten hinüberbekommen sollten, ahnte ich nicht, aber Vigfus war keinen Augenblick im Zweifel darüber. Er lud eine Tonne Petroleum und eine große Kiste auf jeden Schlitten, spannte vier Pferde davor und fuhr mit Leichtigkeit die Schlitten über Land. Die ganze Strecke war nur einen guten Kilometer lang, aber das Terrain war uneben und voll großer Steine, und gleich am Anfang ging es stark bergauf, so daß ich eine solche Fahrt von vornherein für unmöglich gehalten hätte.

Ich glaube, es machte Vigfus Spaß, uns bei dieser Gelegenheit zu zeigen, was isländische Pferde leisten können. Zuletzt lud er eine Petroleumtonne, die ungefähr halb voll war, auf einen Packsattel und ließ das Pferd — ein besonders williges Tier — sie zu unserem neuen Depot hinübertragen.

Aus Proviantkisten, Heusäcken und Pfählen bauten wir einen großen, halb gedeckten Verschlag für die Pferde. Sie hatten da eine gewisse Bewegungsfreiheit und standen doch dicht genug zusammen, um sich gegenseitig etwas zu wärmen. Aber es fiel ihnen nicht leicht, dadrinnen Frieden zu halten. Einmal, als ich nach ihnen sah, stand „Brunka“, unsere einzige Stute, mitten in der Umzäunung und wieherte, während sie sich auf den Vorderbeinen drehte und mit den Hinterbeinen nach allen Seiten ausschlug. Die übrigen dreizehn Pferde drückten sich ängstlich gegen die Wände des Stalles.



Transport einer halbgefüllten Petroleumtonne.



Verschlag für die Pferde bei Kap Stop.

„Brunka“ war überhaupt nicht sehr sanfter Natur; den „Kavalier“, der ebenso schwarz war wie sie selbst, biß sie allerdings nur, wenn keine anderen Pferde in der Nähe waren, an denen sie ihr Mütchen kühlen konnte.

Am Abend gingen wir gern ein wenig auf dem Fjord spazieren. Das Eis wollte noch nicht recht tragfähig werden, und es waren draußen große Waken; der Strom war zu stark, und die Temperatur wollte absolut nicht tiefer sinken als 3—4° unter Null.

Inzwischen trafen wir alle Vorbereitungen für unsere erste Schlittenreise. Wir wollten nur unsere Nansenschlitten dazu benutzen; die beiden Eichen-
schlitten waren zu schwer, als daß wir uns mit ihnen auf das dünne Eis hinauswagen durften. Am Abend des 11. September waren die Schlitten mit ungefähr je 250 kg beladen — wir wagten bei diesem Eise keine größere Last zu nehmen — und die Pferde mit Eisspitzen beschlagen; alles war zum Abmarsch bereit.

Zu den letzten Vorbereitungen hatte auch eine traurige gehört, wir hatten nämlich vier Pferde erschießen müssen. Die Pferde waren in der letzten Zeit mager geworden, so daß wir kräftiger füttern mußten. Wir hofften außerdem, daß wir von jetzt ab keine Packpferde mehr brauchten, sondern unser Gepäck fahren konnten. Dann brauchten wir aber nicht mehr als zehn Pferde. Wenn wir jetzt vier Pferde erschossen, konnten wir die zehn anderen mit 25 kg Heu und 22½ kg Kraftfutter täglich füttern, was ungefähr 9 kg Heu pro Pferd und Tag entspricht. Damit mußten sie auskommen können.

Draußen auf dem Fjord hatte ich frische Bärenspuren auf dem Jungeis gesehen. Es war nicht sehr angenehm, Bären in der Nähe zu wissen. Die Bären sind schlimme Vandalen, wenn sie in den Depots herumstöbern.

12. September. Die erste Schlittenfahrt verlief nicht günstig.

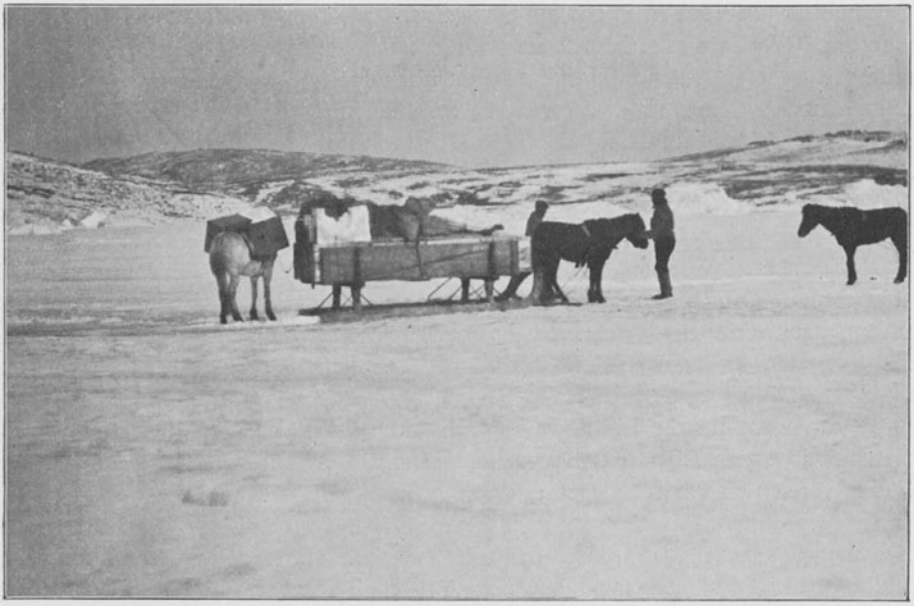
Die Schlitten standen beladen auf dem Fjord jenseits einer ziemlich breiten Spalte, über die wir zuerst die Pferde hinüberführen mußten.

Das nahm ziemlich viel Zeit in Anspruch. Die Pferde wurden scheu durch das auf und ab wogende Eis und vor dem Wasser in der Spalte, und schließlich fiel denn auch eins hinein. Es geriet fast ganz unters Eis; aber es gelang Larsen zum Glück, ihm den Kopf hoch zu halten, bis wir anderen dazukamen und es herauszogen. Wir trockneten es sorgfältig mit einem Sack ab und legten ihm eine Decke über, so daß es ohne Schaden von dem kalten Bade davonkam.

Die ersten Pferde waren bei Ebbe hinausgeführt worden; inzwischen war viel Zeit vergangen, und die Flut setzte ein. Dadurch wurde es schwierig, die letzten Pferde vom Ufer wegzubekommen, wo die Gezeiten das Eis immer wieder in kleine Stücke zerbrachen.

Als ich mit den zwei letzten Pferden über die Gezeitenspalte zog, fiel das eine hinein. Es fand noch Grund, so daß keine direkte Gefahr vorlag; aber ich mußte doch Wegener zu Hilfe holen, um es wieder herauszuziehen.

So hatten wir nach und nach triefend nasse Füße bekommen. Da war es ein kaltes Vergnügen, vorzuspannen oder die Pferde zu halten, damit sie nicht von dem Futter fraßen, das auf den Schlitten lag. Aber schließlich waren wir zum Abmarsch bereit.



Die beiden „Schwarzen“ werden vor einen Eichenschlitten gespannt.

Voran ging Vigfus mit einem Schlitten und zwei Packpferden, dann kam ich mit zwei Schlitten, darauf Larsen gleichfalls mit zwei Schlitten und am Schluß Wegener mit einem Schlitten und zwei Packpferden.

Das Eis knackte und bog sich und wurde immer unsicherer, je weiter wir vorwärts kamen. Die Waken wurden häufiger und zwangen uns zu großen Umwegen, so daß wir trotz des spiegelglatten Eises nur langsam vorwärts kamen. Ein paar Kilometer vom Lande stießen wir auf eine große Spalte, die quer über den Fjord ging. Das Eis war hier so dünn, daß wir den Übergang nicht wagten.

Da war nichts zu machen, wir mußten umkehren.

Als wir zum Land zurückkamen, herrschte Hochwasser. Nur mit größter Vorsicht konnten wir selbst über das aufgebrochene Eis in der Gezeitenspalte ans Land balancieren. Die Pferde mußten wohl oder übel noch drei bis vier Stunden draußen auf dem Eis stehenbleiben, ehe wir sie in den Stall bringen konnten.

Wir suchten uns bei einer Tasse Kaffee und einer Zigarre über unsere mißlungene Schlittenfahrt zu trösten. Während wir uns im Zelt diesen Genüssen hingaben, fing der Hund wie rasend an zu bellen.

Glöë bellte nun fast den ganzen Tag. Bald war es ein Rabe, der ihn neckte, bald ein Fuchs, den er wegzagen mußte, kurz wir pflegten von seinem Bellen nicht viel Notiz zu nehmen; aber diesmal legte er sich so ins Zeug, daß wir aus dem Zelt hinaus krochen, um zu sehen, was los war.

Es war der Bär, dessen Spur ich vor ein paar Tagen gesehen hatte. Der kam uns sehr zupaß. Der alte, stinkende Moschusochse hatte bei den Mitgliedern der Expedition nicht recht Absatz gefunden, sondern wurde statt dessen an die Pferde verfüttert.

Jetzt wanderte der Bär in den Kochtopf! —

Offenbar mußten wir noch einige Tage warten, ehe wir daran denken konnten, über den Borgfjord mit Pferden zu ziehen. Wegener und ich beschlossen deshalb, mit unserem kleinen Handschlitten über den Fjord zu gehen, um eine passende Aufstiegstelle auf das Inlandeis zu suchen.

14. September. Eine leichte Brise aus Norden und 5° Kälte — ausgezeichnetes Wetter für eine kleine Zugschlittenreise. Das Eis war spiegelblank und fast zu glatt; man konnte nur mit gewöhnlichen, eisenbeschlagenen Holzschuhen einigermaßen feststehen.

Morgens um 8 Uhr zogen Wegener und ich auf den Borgfjord hinaus — in Holzschuhen also. Unser kleiner Handschlitten, mit 150 kg beladen, glitt im Anfang leicht dahin; aber nach und nach, als wir weiter auf den Fjord hinaus kamen und das Eis dünner wurde, sammelte sich das Salz des Fjordwassers unter den Kufen, und der Schlitten war ziemlich schwer zu ziehen.

Je näher wir an die Lindhard-Insel herankamen, desto dünner und wakenreicher wurde das Eis, so daß wir uns mit größter Vorsicht bewegen mußten. Wir tasteten uns vorwärts mit unseren schweren Eisstöcken, die wir schon mit einem leichten Stoß durch das Eis jagen konnten. Alle Augenblicke versicherten wir uns gegenseitig, daß hier das Eis reichlich stark genug war, um unser bißchen Gewicht zu tragen; aber gleichzeitig hielten wir uns nach stillschweigender Übereinkunft möglichst weit auseinander, um nicht unser Gewicht mehr als nötig zu konzentrieren.

Um 2 Uhr erreichten wir Kap Jarner. Wir stiegen sofort auf der Lindhard-Insel den Berg hinauf und bekamen von einer Felsspitze aus gute Aussicht über den Storström, Bistrups-Brä und Königin-Luise-Land.

Zu unserem Erstaunen sahen wir, daß der Storström die Lindhard-Insel bei Kap Jarner nur eben berührte. Westlich davon trat die Gletscherfront wieder vom Lande zurück und machte einem richtigen kleinen Fjord Platz, dem Bagfjord, in welchem Gruppen kleiner Schären und Holme hier und da zwischen Tausenden von Eisbergen hervorlugten. Wenn wir nur in diesen Fjord kommen konnten, so hatten wir allem Anschein nach Aussicht, eine gute Aufstiegstelle zum Bistrups-Brä oder Storström zu finden und dann eine verhältnismäßig kurze Reise über den Gletscher nach Königin-Luise-Land zu bekommen.

Die Gezeitenschraubungen im Bagfjord brachten uns gleich auf den Gedanken, daß der Fjord noch einen anderen Zugang haben müßte als bei Kap Jarner, wo der Gletscher direkt gegen das Land preßte und deshalb den Gezeiten kaum Durchgang gewähren konnte. Wir beschlossen deshalb, uns zunächst an Kap Jarner vorbeizuarbeiten, um die erwartete gute Aufstiegstelle auf das Inlandeis zu finden und dann nach einem bequemeren Zugang zum Bagfjord zu suchen, dem „Haupteingang“, wie wir ihn in sicherer Erwartung seiner Existenz nannten.

Es war ein ordentliches Stück Arbeit, am Kap Jarner über das höckerige Gletschereis vorwärts zu kommen, dessen unregelmäßige Buckel Höhen von 10—20 m erreichten. Der Schlitten kippte natürlich alle Augenblicke um oder fuhr im Lehm und Grus fest, der überall in den Senkungen zusammengeschwemmt war. Die ganze Breite der Gletscherzunge betrug vielleicht nur 500 m, aber sie beanspruchte doch ein paar Stunden Zeit und kostete jeden von uns mindestens einen Liter Schweiß.

Drinnen auf dem Bagfjord war das Eis sehr hart und glatt. Es war schwer, darauf festzustehen, weil die Nägel in unseren Holzschuhen jetzt ganz rund geschliffen waren.

Um 7 Uhr abends errichteten wir unser Zelt auf einer kleinen Insel im Bagfjord. Wir waren nach diesem Tagemarsch von 20 km in Holzschuhen tüchtig müde, aber zugleich hungrig wie die Wölfe und namentlich durstig. —

15. September. Der nächste Tag brachte eine große Enttäuschung. Es gelang uns nicht, eine brauchbare Route vom Bagfjord nach dem Königin-Luise-Land zu finden. Der Gletscher sah an mehreren Stellen recht gut aus, und aus der Ferne schien es fast, als ob man überall hinaufkommen könnte. Aber eine nähere Besichtigung zeigte uns eine steile, bis 20 m hohe Eiswand, auf die man nicht ohne zeitraubendes Abladen und Aufhissen des Gepäcks hinaufkommen konnte.

Wir gingen ein langes Stück an der Gletscherfront entlang, noch in der glücklichen Zuversicht, daß wir schon noch eine Aufstiegsstelle finden würden, und gaben uns in aller Ruhe der Freude an den alabasterweißen Säulen der Eiswand hin, die sich in dem blanken Fjordeis spiegelten.

Endlich fanden wir eine Stelle, wo wir leicht hinaufkamen, aber nur um zu entdecken, daß wir uns auf einem großen Eisberg befanden, der sich gerade vom Gletscher gelöst hatte. Bei dieser Gelegenheit bekamen wir indessen einen Überblick über die nächsten Teile des Gletschers, der, selbst wenn wir auf ihn heraufkamen, doch weiter drinnen vollkommen unwegsam war.

Wir gingen ein langes Stück zurück und fanden wieder eine — übrigens ziemlich schlechte — Aufstiegsstelle, aber wieder zeigte es sich, daß wir nur auf einen Eisberg von riesigen Dimensionen gelangt waren.

Schließlich fanden wir aber doch eine Stelle, an der wir im Laufe von ein paar Tagen das Gepäck hinaufschleppen konnten, und von wo aus man auch auf dem Gletscher weiter vorwärtskommen konnte, wenn auch mit Schwierigkeiten. Etwas mißmutig wegen unseres wenig guten Resultats gingen wir zum Zelt zurück.

Am Nachmittag brachen wir das Zelt ab und zogen mit dem Schlitten weiter. Wir hatten gefrühstückt und sahen jetzt die Dinge in freundlicherem Licht. Im Grunde galt es ja nur noch, den „Hauptzugang“ zum Bagfjord zu finden, dann konnten wir mit der Ausbeute unserer Rekognoszierung ganz zufrieden sein.

Wir zogen südwärts längs der Westküste der Lindhard-Insel, aber schon nach ein paar Stunden Marsch gelangten wir an eine Stelle, wo der Fjord sich zu einem schmalen Kanal zwischen Gletscher und Land verengte. Hier konnten wir schließlich nicht weiter, weil das Eis zu dünn wurde und große Spalten und offene Waken auftraten.

Dann hatte das Ganze ja keinen Zweck! Unsere Aufstiegsstelle im Bagfjord konnten wir ja dann ohne Transporte mit Packpferden über den Gletscher oder über die Lindhard-Insel nicht erreichen. Und das zeitraubende Abladen und Umpacken des Gepäcks mußten wir jetzt nach dem langen Aufenthalt bei Kap Stop zu vermeiden suchen. Nein, wir mußten lieber eine Aufstiegsstelle draußen im Borgfjord suchen. Dadurch wurde der Weg über den Gletscher allerdings 6 bis 8 km länger, und das war schlimm genug; aber wenn wir dort eine Stelle fanden, an der wir hinauffahren konnten, war das immer noch besser.

Wir machten kehrt und zogen wieder nach Norden, um auf den Borgfjord hinauszukommen. —

Am Strande stand ein Bär. Wir waren schon vor ein paar Stunden an ihm vorbeigekommen, als wir nach Süden zogen; aber wir konnten ihn nicht gebrauchen und hatten ihn stehen lassen.

Es fiel uns auf, daß er jetzt noch auf demselben Fleck stand und wie beim vorigen Male nur nach uns witterte, aber anscheinend keine Lust hatte, sich mit uns einzulassen.

Dicht neben dem Bären, jeder auf einer Seite, aber in geziemendem, ehrerbietigem Abstand, saßen ein Fuchs und ein Rabe. Es war klar, der Bär mußte im Begriff sein, einen Fang zu verzehren. Wir entdeckten auch bald auf dem Eis eine blutige Spur, die zu ihm hinführte.

Wir folgten der Spur nach draußen. Sie stammte von einem unglücklichen Seehund, der so leichtsinnig gewesen war, sich dicht an einen Kalbeisblock hinzulegen und zu sonnen. So hatte der Bär ungesehen zu ihm herankommen können, sich mit einem Satz vom Eisblock auf seine Beute gestürzt und sie dann aufs Land in den Schutz eines großen Felsblocks geschleppt.

Jetzt war er mit seiner Mahlzeit fertig; sein Bauch war zum Platzen gefüllt; er konnte einfach nicht mehr und legte sich neben den Resten des Seehunds nieder, um seinen Mittagsschlaf zu halten.

Aber Fuchs und Rabe saßen geduldig und warteten, bis der hohe Herr eingeschlafen war; dann würde die Reihe an sie kommen.

Wir verschwanden hinter einem Vorsprung und schlugen unser Zelt einen Kilometer vom Bären entfernt auf. Wir wünschten ihn nicht zu stören; und ich glaube, er war so überwältigt, daß er noch weniger daran dachte, uns zu stören — wenigstens vorläufig. —

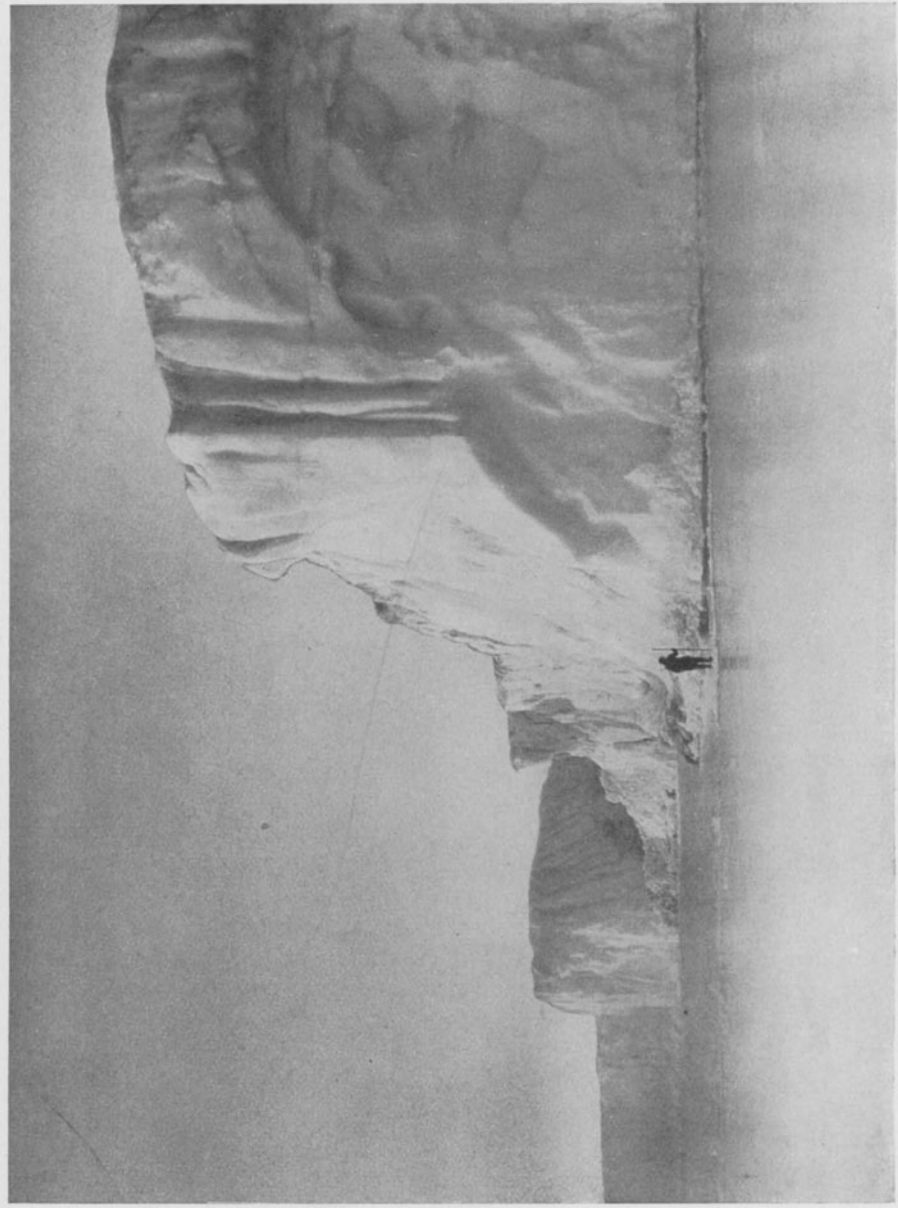
16. September. Im Borgfjord fanden wir einige Kilometer nördlich von Kap Jarner eine brauchbare Aufstiegsstelle — hervorragend war sie allerdings unleugbar nicht. Hier ließen wir den Schlitten stehen und gingen allein weiter am Gletscher entlang in der Hoffnung, noch einen besseren Platz zu finden. —

Der Borgfjord mit dem Brede-Brä gehört zu den schönsten Gegenden Nordostgrönlands.

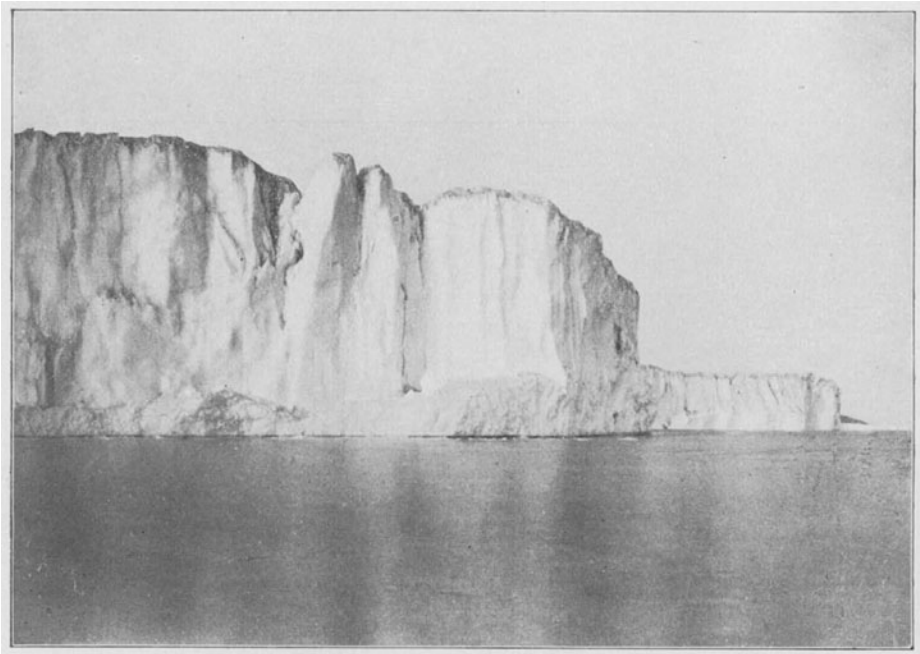
Wie eine mächtige, 40 m hohe Marmorauer steigt die senkrechte Wand des Gletschers aus dem Fjord auf. Die scharfen Kanten, die vorspringenden Ecken und eingeschnittenen Nischen, die vielen kleinen Winkel und Buchten, Kaps und Zungen, die mit langen, schnurgeraden Linien abwechseln, sahen aus, als seien sie nach grotesken Ideen und Einfällen eines launigen Baumeisters geschaffen.

Bald sieht man wie im frischen Marmorbruch eine halbfertige, roh zugehauene Mauer; bald trifft das Auge eine polierte, blanke Fläche, die mit dem Glanze einer feinen Glasur strahlt; dann wieder spürt man die Laune des Meisters in barocken Schneegirlanden, deren Eiszapf-Fransen und -Quasten im Sonnenlicht funkeln.

Bald ist die Wand ganz einfarbig weiß wie reinsten Alabaster, bald schwach bräunlichgelb, oder bläulichgrau gefärbt, bald ziehen sich die zarten Farben in breiten Bändern dahin, wie Streifen im Achat.



Die 40 m hohe Eiswand des Brede-Brä im Borgfjord.



Die Eismauer des Brede-Brå im Borgfjord.

Sie wirkt packend, betörend, diese mächtige Mauer, deren Fundament sich 200 m tief in das lehmige Fjordwasser senkt. Sie scheint so unerschütterlich fest, so ewig und unveränderlich, daß das Gehirn es kaum fassen kann, daß sie der Ursprung all der Eisberge ist, die den Fjord bedecken, daß von ihrem Fuß auf dem Grunde des Meeres sich die Eisblöcke lösen, die der Auftrieb nach oben schleudert, so daß sie die Eisdecke des Fjordes sprengen und sie in weitem Umkreis auf und ab wogen lassen. Ein maschiges, einem Spinnengewebe ähnliches Netz von Spalten zeugt noch auf kilometerweite Entfernung von der wogenden Bewegung. —

Dicht bei den Brå-Inseln fanden Wegener und ich wieder eine Stelle, wo man auf den Eisrand hinaufkommen konnte; aber die Oberfläche des Gletschers war hier so zerklüftet, daß wir mit Schlitten darauf kaum hätten vorwärtskommen können. Wir wählten also die Stelle, an der wir unseren Schlitten zurückgelassen hatten, und wollten damit unsere Rekognoszierung abschließen.

Auf dem Rückweg zum Schlitten geschah ein Unglück ernster Art. Wegener glitt auf dem glatten Eis aus und fiel hintenüber auf seinen Photographieapparat, den er auf dem Rücken trug. Er stand sofort wieder auf und untersuchte, ob der Apparat Schaden genommen hatte; aber unmittelbar darauf wäre er fast ohnmächtig geworden und mußte sich auf dem feuchten Jungeis hinlegen. Er klagte über starke Schmerzen im Rücken; er konnte sich nicht aufrichten, die Arme nicht heben und den Oberkörper nicht auf normale Weise auf den Hüften tragen. Es war offenbar wirklich etwas entzwei gegangen.

Hier war nur eins zu tun: ich mußte sofort den Schlitten holen.

Ich gab Wegener ein paar Kolapastillen, überließ ihm unseren gemeinsamen Karabiner und lief mehr, als ich ging, nach dem Schlitten.

Ein Wirrwarr von Gedanken erfüllte mein Gehirn während des Marsches. Ich brauchte zwei Stunden, um den Schlitten zu holen; würde Wegener so lange seine Kräfte aufrechterhalten können? Würde ich ihn ohnmächtig oder gar tot auf dem Eise liegend finden, wenn ich zurückkam? Und gesetzt, es stieße uns ein weiteres Unheil zu. Es waren Bären in der Nähe und ich war unbewaffnet. Ich mußte ja unter allen Umständen den Schlitten erreichen; kam ein Bär, so mußte ich versuchen, ihn zu erschrecken. Ich hatte ja meinen schweren Eisstock. Wenn ich nun direkt auf das Tier losstürzte, meinen Stock schwang und so laut schrie, wie ich konnte — dann mußte er wohl erschrecken und Fersengeld geben.

Nach und nach wurde ich ruhiger, und meine Gedanken nahmen eine mehr praktische Richtung an. Es galt sich zu beeilen, und ich mußte mir deshalb schon jetzt genau überlegen, was ich auf dem Schlitten mitnehmen wollte, um nicht nachher die Zeit mit Überlegungen zu verlieren, die ich jetzt anstellen konnte.

Ich brauchte eine Stunde bis zum Schlitten — eine endlos lange Stunde. Aber in einem Nu hatte ich den Schlitten abgeladen und Zeltstangen, zwei Schlafsäcke und einen Windanorak wieder festgebunden.

Ich ging in isländischen Lederschuhcn und war nicht sicher, daß ich mit dieser glatten Fußbekleidung imstande sein würde, Wegener zu ziehen. Ich nahm deshalb noch ein Paar Holzschuhe mit und dazu Nägel, Hammer und Kneifzange. Endlich füllte ich meine Tasche mit Fleischschokolade und Zitronenbonbons und zog dann mit dem Schlitten los.

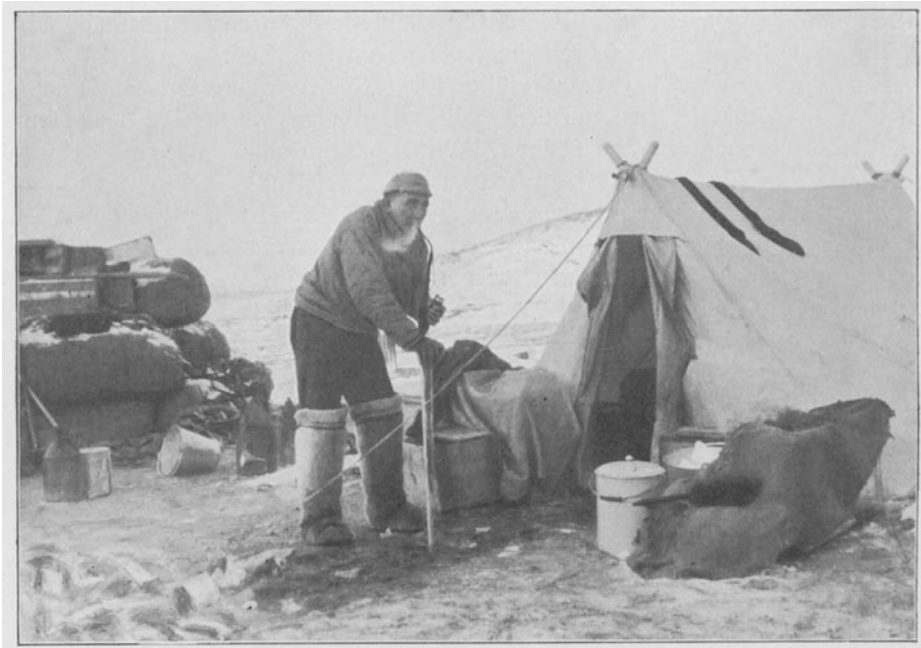
Ich hielt weit ab von der Gletscherwand. Dadurch konnte ich nämlich an den vorspringenden Ecken vorbeisehen, ehe ich sie passierte, und Wegener mußte mich schneller erblicken, ebenso wie ich selbst eher erfahren würde, ob er sich hatte auf den Beinen halten können, oder ob er es hatte aufgeben müssen.

Wie froh war ich, als ich Wegener endlich in der Ferne entdeckte! Ich kam also nicht zu spät, Gott sei Dank.

In den zwei Stunden, die ich fort war, war Wegener etwa 2 km weiter gehumpelt. Zuerst hatte er sich durch die Kolapastillen neu belebt gefühlt; aber bald verschwanden die Wirkungen dieses Stimulanzmittels, und das Übelbefinden stellte sich wieder ein. Er mußte sich auf einen Eisblock setzen und sich etwa zwanzig Minuten ausruhen, ehe er weiterhumpeln konnte.

Da er keine Kolapastillen mehr hatte — es waren nur drei in meiner Schachtel gewesen —, fing er an zu singen, um sich anzuspornen. Das half wirklich ausgezeichnet, und es gelang ihm, vorwärtszukommen, indem er die linke Hand auf das linke Knie stützte; in der rechten Hand hatte er den Eisstock, auf den er sich gleichfalls stützte, so daß das Gewicht des Oberkörpers teils auf dem linken Knie und teils auf dem Eisstock ruhte.

Ich bereitete Wegener ein Lager auf dem Schlitten, packte ihn ohne Schwierigkeit in seinen Schlafsack und zog ihn dann die noch fehlenden 4 km zur Aufstiegsstelle zurück, wo unser Zelt und Gepäck lag.



Wegener als Rekonvaleszent.

Hier schlug ich das Zelt auf und brachte Wegener hinein. Es beruhigte mich, daß er Appetit auf eine kleine Portion Pemmikan¹⁾ und nachher Lust zu einer Pfeife Tabak hatte.

17. September. Zeitig am Vormittag brach ich nach Kap Stop auf. Es ging Wegener noch so schlecht, daß ich versuchen mußte, ihn so schnell wie möglich nach Kap Stop zu transportieren, wo wir ihm günstigere Bedingungen schaffen konnten als am Brede-Brä.

Glücklicherweise traf ich Larsen und Vigfus zu Hause und gab Vigfus sofort Weisung, „Brunka“ vor den einen Eichenschlitten zu spannen.

„Brunka“ trabte vergnügt mit Vigfus und mir über das glatte Eis; sie stand ausgezeichnet fest auf ihren Eisspitzen.

Plötzlich bog sie scharf nach rechts aus und hielt an, dicht am Rande einer offenen Wake. Na, na, wir mußten doch wohl etwas vorsichtiger fahren; Eile mit Weile. Aber andererseits wollten wir ja auch gern so schnell wie möglich vorwärts kommen.

Nach drei Stunden Fahrt erreichten wir den Brede-Brä. Wegener befand sich den Umständen nach gut. Am Vormittag hatte er aber einmal einen tüchtigen Schreck bekommen, denn in der Gletscherwand war dicht beim Zelt unter gewaltigem Krachen und Getöse eine Spalte von $\frac{1}{2}$ bis 1 m Breite aufgerissen. Ich glaube außerdem, es ist ihm unbehaglich zumute gewesen, denn am Morgen

¹⁾ Pemmikan besteht aus 55% Fleischpulver und 45% Fett. Das Fleischpulver wird aus Ochsenfleisch hergestellt, das zerteilt, getrocknet und zu Pulver zermahlen wird. Das Wort Pemmikan stammt aus dem Indianischen.

hatte ich den Karabiner mitgenommen und ihn also krank und ohne Waffen allein zurückgelassen — aber davon sagte er natürlich kein Sterbenswort.

Nachdem wir eine Tasse Kaffee getrunken hatten, fuhren wir mit Wegener ab, der am Boden des großen Schlittens auf einem der Lederpolster unseres Winterhauses lag. Ich war froh, als wir mit ihm am Abend ohne Unfall unser Zelt bei Kap Stop erreichten.

18. September. Am nächsten Tag dokterte ich an Wegener herum. Was ihm fehlte, wußten wir nicht; aber wir nahmen an, daß die unterste linke Rippe dicht am Rückgrat gebrochen war. Es war nichts zu sehen; nur schienen die Muskeln längs der Wirbelsäule auf der linken Seite etwas härter zu sein als rechts.

Ich schmierte mit Jodtinktur und legte Teerjute auf die schlimme Stelle, dann darauf Watte und befestigte es mit einer großen Binde.

Ob diese Prozedur eine Spur von Sinn hatte, das mögen die Götter wissen. —

Jetzt konnte das Fjordeis tragen — auf jeden Fall leichte Lasten —, nun mußten wir uns mit dem Beginn der Schlittenreisen beeilen.

Am Nachmittag beluden wir die großen Schlitten mit je 1000 kg (12 Sack Heu a 42 kg und 10 Kolli Hausteile a 50 kg); wegen des mürben Eises wagten wir noch nicht mehr zu nehmen.

19. September. Am Morgen fuhren wir ab. Voran ging Vigfus mit einem Eichenschlitten, gezogen von zwei Pferden, und mit einem Nansenschlitten im Schlepptau; dann folgte ich, auch mit einem Eichenschlitten und einem Nansenschlitten, und zum Schluß kam Larsen mit drei Nansenschlitten, aber nur einem Pferd. Es zeigte sich jedoch bald, daß das eine Pferd von Larsen die drei Nansenschlitten nicht ziehen konnte, so daß einer von ihnen zurückgelassen werden mußte.

Schon ehe wir anspannten, hatte es angefangen zu schneien, und während wir noch über das knollige und schlechte Eis in der Nähe des Landes fuhren, setzte regelrechtes Schneetreiben ein.

Unter diesen Umständen wagte ich die Fahrt über das unsichere Eis nicht. Unsere vorgestrige Spur auf dem aperaturen Eis war jetzt zugeschnitten, und die kaum zugefrorenen Waken waren nicht mehr zu erkennen. Ich ließ deshalb haltmachen, nachdem alle Schlitten ungefähr 1 km weit bis auf das ebene Eis gefahren waren. Noch bevor wir mit den Pferden zum Stall zurückgekehrt waren, herrschte ein netter kleiner Schneesturm.

Es war Larsens Geburtstag; er wurde 26 Jahre alt. Wir feierten ihn mit gefrorenem Champagner und zwei Zigarren pro Mann. —

20. September. Der Schneesturm hatte sich gelegt, und das Wetter war wieder gut; aber es lag jetzt eine dicke Schneeschicht auf dem Eise, die das Salz aufso und so einen wässerigen, klebrigen Brei bildete. Ohne Zweifel mußten die Schlitten jetzt schwer zu ziehen sein. Larsen mußte deshalb ebenso wie Vigfus und ich zweispännig fahren.

Bald zeigte sich, daß die Schlittenbahn noch weit schlechter war, als wir erwartet hatten. Zwei Pferde konnten gerade noch die großen Schlitten in Bewegung setzen, und es war gar nicht daran zu denken, daß sie außerdem noch einen Nansenschlitten schleppen konnten. Am schlimmsten ging es überhaupt mit den Nansenschlitten, deren breite Holzkufen sich in dem salzhaltigen Schnee-
brei

förmlich festsaugten. Larsens zwei Pferde konnten noch einigermaßen bequem einen Nansenschlitten mit 250 kg Last ziehen; von mehr konnte nicht die Rede sein. Wir mußten uns damit zufrieden geben, mit zwei Eichen- und einem Nansenschlitten zu fahren, mit einer Gesamtlast von 2250 kg.

Es wurde eine recht stramme Tour über den Borgfjord; zu den etwa 15 km brauchten wir 4 $\frac{1}{2}$ Stunden.

Von unseren Pferden waren nur drei zugefahren; alle anderen waren jetzt zum erstenmal im Geschirr. Auf dieser ersten Fahrt hatten wir natürlich jeder ein zugefahrenes Pferd und ein neues genommen.

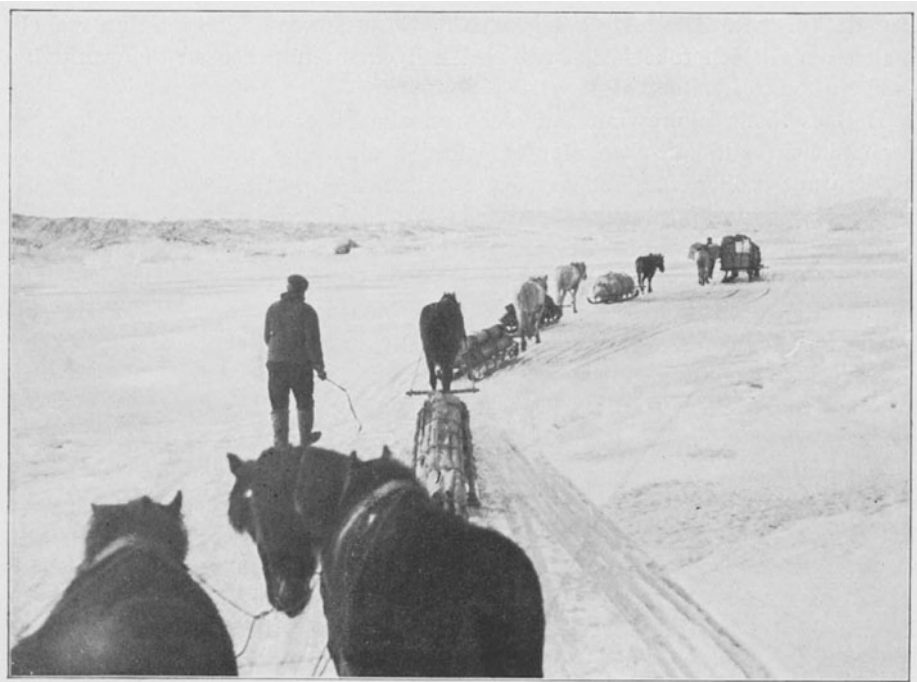
Die Bedingungen für das Einfahren der Pferde waren so ungünstig wie möglich: stramme Arbeitsfahrt über eine Eisdecke, die sich unter uns bog und uns durch ihr Knacken deutlich warnte. Wir mußten alle Augenblicke anhalten, damit die Pferde sich etwas verschnaufen konnten, und wenn wir dann wieder in Gang kommen sollten, hatte das jedesmal seine Schwierigkeiten, weil die Pferde nicht dazu zu bringen waren, gleichzeitig anzuziehen, und weil wir sie sofort schräg aus der Spur heraus ziehen lassen mußten, um den Schlitten in dem Schneebrei loszurücken.

Vigfus war wie gewöhnlich voran; aber er konnte seine Pferde nicht einmal fahren; er mußte vor ihnen hergehen, um das Eis mit dem Stock zu prüfen, und sie dabei an den Zügeln hinter sich herziehen. Wir anderen dagegen konnten neben den Schlitten hergehen und unsere Pferde lenken. Das eine Pferd von Vigfus, „Grauni“, das noch nicht ans Geschirr gewöhnt war, ging sehr unruhig und rieb sich an den Strängen die Haut an beiden Hinterbeinen auf¹⁾. Auch mein nicht eingefahrenes Pferd, der „Kavalier“, war unruhig und neigte dazu, sich an den Strängen zu reiben; aber da ich hinter ihm ging, konnte ich auf ihn aufpassen.

Ich bewunderte Vigfus wegen der Sicherheit und Dreistigkeit, mit der er uns führte. Zwei Tage vorher waren wir hier einspännig und mit leerem Schlitten gefahren. Mit großer Vorsicht hatten wir uns damals zwischen den Waken hindurchwinden müssen, die entweder vollständig offen oder mit ganz dünnem Jung-eis bedeckt waren. Jetzt war unsere Spur vollständig vom Schnee zugedeckt, der uns auch die zugefrorenen Waken verbarg; nur die offenen Waken konnten wir direkt sehen. Aber Vigfus ging ruhig vorwärts, ohne sich von dem unheimlichen Knacken beirren zu lassen und ohne auch nur einen Augenblick unsicher zu werden.

Die Aufstiegstelle am Brede-Brä bestand aus einer tiefen Einsenkung der Gletscherfront, einer Art Schlucht, die vom Fjord 400 bis 500 m in den Gletscher hineinreichte, und deren Boden nach und nach bis zur Höhe der übrigen Gletscherfront anstieg.

¹⁾ Die Pferde gingen mit Kunt. Da wir keine Deichsel gebrauchen konnten, weil eine solche auf dem unebenen Gletschereise bald gebrochen wäre, hatten wir weder Steuerketten noch Hintergeschirr. Das Fehlen des Hintergeschirrs war ein Mißstand, weil das Kunt beim Ziehen dazu neigte, herabzurutschen und das Pferd an der Brust zu drücken. Es war außerdem ein Fehler, daß wir als Stränge gewöhnliche Hanfseile benutzten. Hätten wir Lederstränge gehabt, so hätten wir die häufigen Hautabschürfungen an den Hinterbeinen vermieden, die in den ersten Tagen auftraten, als die Pferde noch nicht eingefahren waren.



Schlittentransport zwischen Kap Stop und Brede-Brä.

Unter Verhältnissen, wie sie gewöhnlich auf Schlittenreisen herrschen, konnte das Tal für eine ausgezeichnete Aufstiegstelle gelten, weil man gewöhnlich nur so wenig Gepäck im Vergleich zur Schlittenzahl mitführt, daß es keine Rolle spielt, wenn man auf kürzeren Strecken mit halber Last fahren muß. Für uns war die Stelle dagegen weniger gut, weil wir ein so enormes Gepäck hatten — alles in allem etwa 20 000 kg —, daß jedes Umladen und mit halber Last Fahren einen Zeitverlust von vielen Tagen bedeutete.

Und ein Umladen war hier absolut notwendig. Denn nicht allein stieg der innere Teil des Talbodens so steil an, daß wir erst einen Weg mit Treppenstufen ins Eis hauen mußten, damit die Pferde dort stehen konnten; sondern wir mußten außerdem über mehrere Spalten Brücken bauen.

Vorläufig handelte es sich also darum, alles Gepäck so weit ins Tal hinauf zu schaffen, wie wir ohne allzuviel Wegarbeit fahren konnten. Später konnten wir dann sehen, wie die Auffahrt auf den Gletscher am besten zu bewerkstelligen war, und ob wir dann gleich die Fahrt auf ihm nach Königin-Luise-Land — eine Strecke von ungefähr 20 km — fortsetzen konnten. Das letztere war im Augenblick unmöglich. Das Gletschereis, praktisch noch schneefrei, war glashart, höckerig und uneben, von Hunderten von metertiefen Bachbetten zerschnitten, die man nicht umgehen konnte, und dicht besetzt mit sogenannten „Mittagslöchern“, zylindrischen Löchern von 10—50 cm Tiefe und 1 cm bis 1 m Durchmesser. Diese Mittagslöcher hatten sehr scharfe Kanten; die größten von ihnen waren außerdem häufig mit einer dünnen Eisplatte bedeckt, die zerbrach, wenn

man darauf trat. Die Löcher lagen so dicht zusammen, daß man an manchen Stellen die Gletscheroberfläche treffend mit einem ungeheuren Schwamm vergleichen konnte.

Daß es nicht leicht war, auf einem solchen Gletscher vorwärtszukommen, war einleuchtend. Mit Packpferden wäre es allerdings möglich gewesen, aber es hätte mit großer Vorsicht geschehen müssen und hätte dabei viel mehr Zeit erfordert, als uns jetzt nach den vielen Verzögerungen zur Verfügung stand. Ob dagegen unsere Schlitten die Fahrt auf solchem Eis aushalten würden, war höchst zweifelhaft; aber wir hatten ja bereits unseren ersten Schneesturm gehabt und konnten deshalb immerhin hoffen, daß sich in den nächsten Tagen über das harte, knollige Eis eine mildernde Schneedecke breiten würde. —

Gleich am ersten Tag besserten wir den Weg im unteren Teil der Schlucht aus, bauten Brücken über zwei schmale Spalten und fuhren unsere Lasten ungefähr 300 m weit ins Tal hinein.

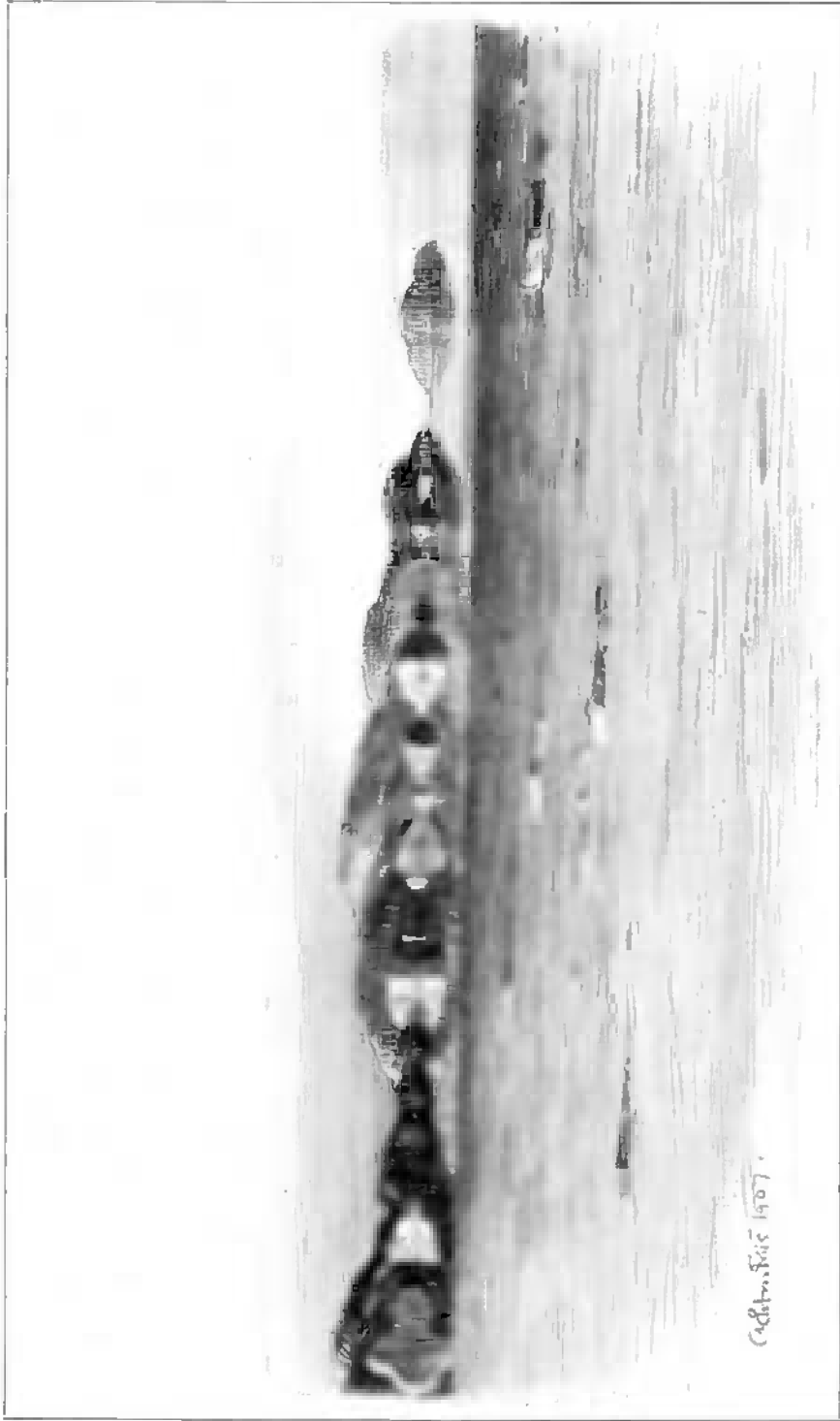
Ich hatte „Thor“ als lediges Pferd mit zum Brede-Brä genommen. „Thor“ hinkte auf beiden Vorderbeinen und war deshalb unbrauchbar, so daß ich nicht wagte, ihm länger Futter zu opfern. Wir brachten ihn an eine große Spalte im oberen Teil des Tales und schossen ihn dicht an ihrem Rande nieder. Dort lag er und fror zu einem großen soliden Eisklumpen, der in einigen Tagen einen Teil des Brückenbogens bilden sollte, über den wir unseren Weg über die Spalte führen wollten.

Heimwärts ging es leicht mit leeren Schlitten in der alten Spur. Wir hatten Zeit, uns über den herrlichen, frostklaren Septemberabend zu freuen. Der leuchtend weiße Neuschnee, der den oberen Rand der Eisberge bekränzte, hob ihre bläulichen und gelbroten Farben stark hervor.

Die sonst so massiven und unbeweglichen Eiskolosse wurden leicht und luftig. Sie streckten sich nach unten und schienen sich sacht auf der schneebedeckten Fläche des Fjordes zu wiegen wie auf einem spiegelblanken See. Das war die Luftspiegelung nach unten, die „Herbstspiegelung“, in der warmen Luft über der dünnen Eisdecke des Fjordes. Sie versuchte den trägen und schwerfälligen Bergen etwas Leben einzuhauchen, aber sie war der Aufgabe nicht recht gewachsen. Ihr fehlte die Hilfe ihrer starken Schwester, der Spiegelung nach oben — „Frühlingsspiegelung“. Wenn die einsetzt, dann hüpfen die Berge mit ausgelassenen Sprüngen. —

21.—24. September. Unsere erste Schlittenreise hatte uns gelehrt, daß so, wie die Bahn auf dem Fjord jetzt war, es sich nicht lohnte, die Nansenschlitten mitzubebrauchen. Unser ganzes Gepäck mußte allein mit Hilfe der großen Eischlitten über den Fjord transportiert werden. Auf die Weise brauchten wir immer nur vier unserer neun Pferde, was sicher ganz gut war.

Vigfus fuhr jeden Tag eine Fuhre mit dem vorderen Schlitten, Larsen und ich folgten ihm abwechselnd mit dem zweiten. Am 23. September, als ich an der Reihe war, benutzten wir die Gelegenheit, um am Brede-Brä einen Eisstall für die Pferde zu bauen. Boden, Krippe und den größten Teil der Wände hauten wir aus dem Eis heraus. Der Rest der Wände sollte später aus Proviantkisten gebaut werden, während wir das Dach aus Brettern und Segeltuch herstellen wollten. Da mußten die Pferde ausgezeichnet stehen.



Achton, Fris 1907.

Luftspiegelung nach unten in der Dove-Bucht. Zeichnung von Achton Fris, Danmark-Expedition 1907.



Pferdestall an der Aufstiegstelle auf dem Brede-Brä.

In den letzten Tagen hatte es 10—12° gefroren. Man sollte meinen, dies hätte die Stärke des Eises und die Schlittenbahn verbessern müssen, aber das verhexte Salzwasser, das durch das Eis nach oben drang, brauchte offenbar eine noch tiefere Temperatur zum Gefrieren.

Am 24. September siedelten wir mit unserem Haushalt von Kap Stop zum Brede-Brä über. Der neue Pferdestall an der Aufstiegstelle war die Veranlassung, daß wir einen Tag eher umzogen, als ursprünglich bestimmt war. Wir mußten nämlich jetzt auch die Proviantkisten und Heusäcke verladen, aus denen der Pferdestall bei Kap Stop gebaut war, und es war deshalb unvermeidlich, daß die Pferde mindestens eine Nacht weniger gut stehen würden, wenn wir bei Kap Stop blieben — ein Zustand, der im Falle von schlechtem Wetter leicht einige Tage andauern konnte.

Übrigens erregte der Entschluß zum Umzug allgemeine Freude. Wir hatten Kap Stop schon längst satt, das nur zu gut seinen Namen verdiente.

Die Eichenschlitten mit Zweigespann waren wie gewöhnlich mit 1000 bis 1300 kg beladen, während die vier Nansenschlitten wegen der Salzlake nur mit je 150—200 kg bepackt waren.

Vigfus und Larsen führen die Eichenschlitten — Vigfus hatte außerdem „Grauni“ als Packpferd mit —, während ich die vier Nansenschlitten fuhr, die jeder mit einem Pferd bespannt waren.

Wegener saß auf Larsens Last und photographierte unterwegs die Karawane.



In der Aufstiegschlucht des Brede-Brä. Links Pferdestall und Zelt.

Zweiter Abschnitt.

1. Brede-Brä.

Die Stelle, an der wir unser Gepäck zu sammeln begannen, war nicht sehr Vertrauen erweckend. Aber wir hatten im Grunde keine Wahl, wenn wir noch an dem Plan festhalten wollten, das Königin-Luise-Land zu erreichen.

Das Aufstiegstal lag in einem vorspringenden Teil des Gletscherrandes. Schon am 16. September, als Wegener und ich zum erstenmal dorthin kamen, war es uns aufgefallen, daß die Wasserstandslinien an der Gletscherwand geneigt waren und nicht mit dem horizontalen Fjordeis übereinstimmten, und wir hatten daraus geschlossen, daß der Gletscher im Begriff stand zu kalben. Das erregte unser größtes Interesse.

Eine Kalbung ist erst zweimal von Wissenschaftlern beobachtet worden, und beide Male aus bedeutendem Abstand. In der wissenschaftlichen Literatur ist die Frage, wie die Eisberge sich vom Gletscher abtrennen, im wesentlichen nur auf Grund von Vernunftschlüssen behandelt worden; aber jetzt schien es möglich, daß wir Gelegenheit bekommen würden, die Sache im ersten Stadium durch direkte Beobachtungen zu studieren.

Mit gespannter Aufmerksamkeit folgten wir deshalb den Vorgängen. Gleich am 16. September zeichnete ich eine Skizze von diesem Teil des Gletscherrandes

mit Angabe der alten und neuen Spalten, und für die nächsten Tage gibt mein Tagebuch genaue Aufzeichnungen über die Entwicklung.

Schon am 17. September bildete sich, wie früher erwähnt, bei der Springebbe eine neue große Spalte von $\frac{1}{2}$ —1 m Breite, und große Eismassen stürzten in die Spalte hinab. In meinem Tagebuch steht für diesen Tag: „Daß hier eine Kalbung bevorsteht, scheint mir unzweifelhaft; aber sie wird offenbar ganz langsam vor sich gehen.“

Ich erinnere mich, daß ich so naiv war, zu glauben, daß der Eisberg nicht instande sein würde, sich vor dem nächsten Sommer abzulösen, weil das Fjordeis ihn bis dahin hindern würde, vom Gletscher freizukommen.

Aber schon am 22. September, als ich sah, wie schnell sich die Risse verbreiterten, wurde es mir klar, daß dies ein Mißverständnis war. Im Tagebuch steht von diesem Tage: „Der Gletscherrand ist kein sehr sicherer Platz für ein Depot. Es kann hier eine Katastrophe eintreten, die für die ganze Expedition verhängnisvoll werden könnte. Aber es ist nichts dabei zu machen; wir müssen an dieser Stelle über den Gletscher, sonst erreichen wir das Königin-Luise-Land nicht mehr in diesem Herbst. Ich werde froh sein, wenn wir alles heil auf den Gletscher hinaufgebracht haben.“

Am 23. September schreibe ich: „Die Risse an der Aufstiegsstelle werden täglich breiter. Heute mußte ich wieder die Brücke über die zweite Spalte ausbessern, weil sie mitten durchgerissen war.“

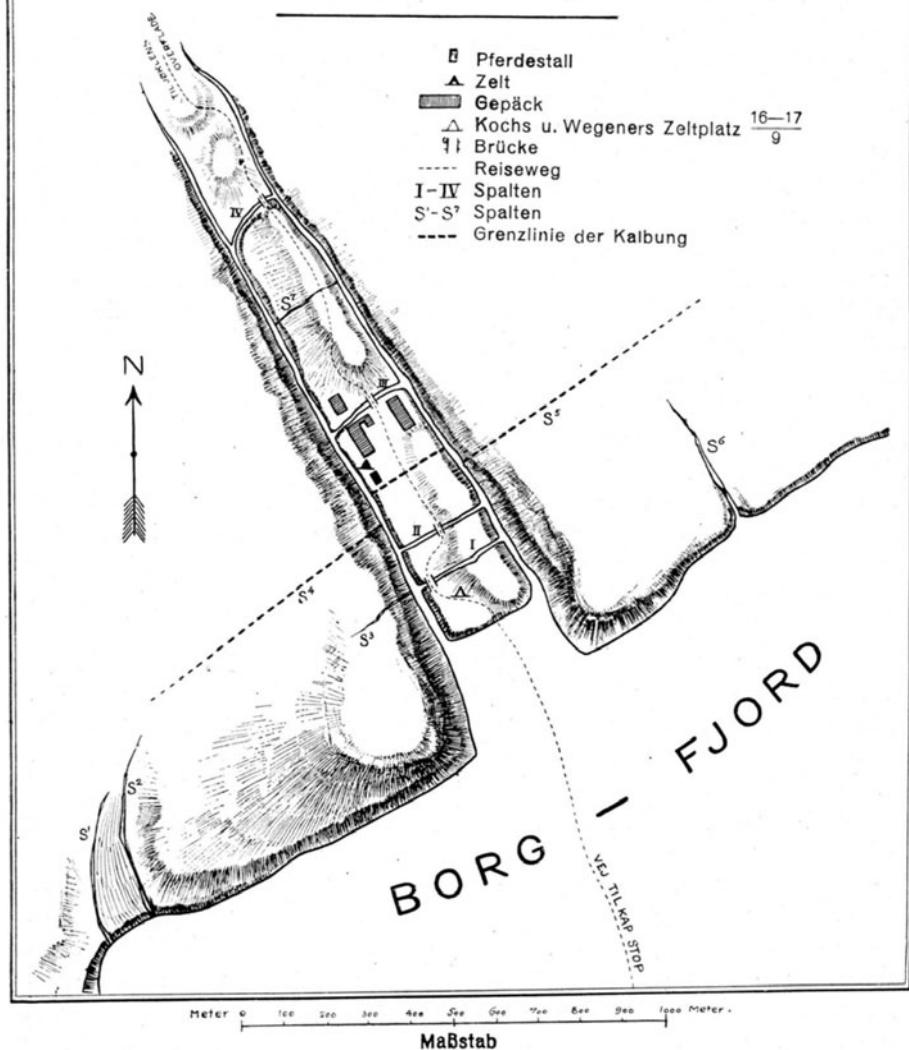
Am 25. September begann ich zu ahnen, daß es sich nicht bloß um die Bildung eines einzelnen Eisbergs handelte. Das Tagebuch sagt hier: „Unsere Aufstiegsstelle will einen Berg gebären, oder es werden wohl eher Zwillinge. Es ist eine Geburt, die Zeit braucht, und die offenbar mit den stärksten Wehen verbunden ist. . .

50—100 m innerhalb des äußeren Spaltensystems haben sich jetzt ein paar neue, ganz feine Risse quer über den Eisrücken gebildet; sie deuten schon die Begrenzung des nächsten Berges an. Es knackt und kracht den ganzen Tag in der Eiswand, am stärksten anscheinend morgens und abends, d. h. bei Ebbe. Die erste und zweite Spalte verbreitern sich beständig; unsere Brücke über Spalte II muß täglich ausgebessert werden. Na, in ein paar Tagen werden wir sie nicht mehr brauchen.“

Wie die Zitate zeigen, waren wir uns von Anfang an darüber klar, daß wir höher in der Lotterie spielten, als gesund war, wenn wir gerade diese Schlucht am Gletscherrande als Sammelplatz für unser ganzes Gepäck und als Ausgangspunkt unserer Reise über den Gletscher benutzten. Bis dahin hatten wir aber noch keine neuen Spaltenbildungen landwärts von Pferdestall und Zeltplatz bemerkt, und ich nahm deshalb an, daß eine eventuelle Kalbung uns gar nicht berühren würde. Unser Gepäck lag ja 250—300 m vom äußeren Gletscherrande entfernt. Es mußte uns wirklich unwahrscheinlich vorkommen, daß die Wirkungen einer Kalbung uns so weit drinnen erreichen sollten. —

Wegener erholte sich langsam, aber sicher. Schon wenige Tage nach dem unglücklichen Fall konnte er umherhumpeln, auf einen sehr kurzen Stock gestützt, der seiner krummen Haltung entsprach. Aber er konnte schwer Ruhe finden, selbst im Schlafsack, und schlief deshalb nur wenig — ein Umstand,

Skizze der Aufstiegstelle am Brede-Brä vor der Kalbung.



Die Scholle II—III lag noch sehr niedrig, bei III etwa 5 m über dem Wasserspiegel. Auf der Scholle III—IV stieg der Talboden auf etwa 15 m. Jenseits Spalte IV folgten zwei kurze, aber recht steile Steigungen bis auf etwa 30 m. Von der Mitte der Scholle III—IV bis zur Oberfläche des Inlandeises hatten wir in dem gewölbten Talboden einen Fahrweg ausgehauen. Der Talboden war von den beiden steilen, hohen Seitenwänden durch breite und tiefe Spalten getrennt.

der uns zustatten kam, weil er immer dafür sorgte, daß wir andern nicht die Zeit verschliefen. Außerdem besorgte er einen großen Teil der leichteren Arbeiten, wie Essenkochen, Photographieren, zum Teil auch das Pferdefüttern, und sparte uns damit viel Zeit. Nach dem Umzug zum Brede-Brä ging es ihm so gut, daß er einen ganz leicht beladenen Schlitten ziehen und eine Eishacke mit erforderlicher Kraft führen konnte. Er mußte aber immer noch gekrümmt gehen. —

Bei Kap Stop waren die Füchse reichlich zudringlich gewesen. Sie hatten in eine Menge Krafftuttersäcke Löcher gebissen, so daß wir es während des Transportes nicht verhindern konnten, daß etwas Futter verloren ging. Namentlich abends schlichen die Füchse um unser Lager herum und kamen oft auf wenige Meter ans Zelt heran. Das Kamiktier mußte sie des Nachts fortwährend wegjagen und störte uns durch sein Bellen.

25. *September*. Nachdem wir von Kap Stop weggezogen waren, hatten die Füchse dort freies Spiel. Larsen und Vigfus, die am 25. September das letzte Gepäck von drüben holten und gleichzeitig dort einen Bericht über den bisherigen Verlauf der Expedition niederlegten, erzählten von dem Fest, das die Füchse in der Nacht vorher gefeiert haben mußten. Die Fuchsspuren um den alten Zeltplatz herum waren so dicht, daß der Schnee ganz festgetrampelt war; eine Rumpelkiste war umgeworfen und ihr Inhalt fortgeschleppt, und endlich war ein Bärenfell so gründlich aufgefressen, daß nur einige Haarbüschel übriggeblieben waren.

Am Brede-Brä hatten die Füchse uns auch schon gefunden. Sie hatten sich in den Leib von „Thor“ hineingefressen, der dalag und darauf wartete, daß wir ihn zum Brückenbau an der vierten Spalte verwenden sollten, und ab und zu kamen sie ganz ungeniert zum Zelt und fraßen von dem Bärenfleisch, das wir als Futterzulage für die Pferde verwendeten.

Hier drüben auf dem Gletscher war das Kamiktier den Füchsen gegenüber ganz hoffnungslos gestellt; es konnte gar nicht daran denken, ihnen auf die steilen Eiswände zu folgen, wo die behenden Tierchen umhersprangen wie auf ebenem Boden.

Während Larsen und Vigfus die letzten Lasten von Kap Stop holten, fingen Wegener und ich mit dem Brückenbau an. Mit der dritten Spalte wurden wir bald fertig, aber die vierte, die über 3 m breit war, machte mehr Schwierigkeiten. Es gelang uns aber verhältnismäßig leicht, ein paar Eisblöcke von einer halben Tonne das Stück loszuhacken und sie in der Spalte zusammen mit einem Dutzend kleinerer Blöcke festzuklemmen. Am nächsten Nachmittag machten wir die Brücke fertig. „Thor“ wurde als Längsstreben in die eine Seite der Brücke gelegt, und über ihn und die Eisblöcke füllten wir eine Schicht Eisscherben von $1-1\frac{1}{2}$ m Dicke, wobei wir die Oberfläche gleich etwas ansteigend anlegten, um die starke Steigung zu vermindern, die unmittelbar landwärts der Spalte begann.

Als Wegener und ich am ersten Tag an Spalte IV arbeiteten, machte „Grauni“ sich los und entwichte aus dem Stall. Er benutzte natürlich die günstige Gelegenheit, um sich über die Heusäcke herzumachen, und fraß mehrere Kilogramm Heu (aus einem abgewogenen Sack nahm er allein $1\frac{1}{2}$ kg; eine gleiche Portion hatte er aus einem andern gefressen). Darauf schleppte er einen Sack Krafftutter vom Haufen fort, riß ein Loch hinein und fraß $1-2$ kg davon. Dann nahm er einen

Sack Nardenheu¹⁾, biß ihn entzwei und verstreute den Inhalt über das Eis. Da erblickte er etwas Nardenheu, das ich aus meinen nassen Kamikkern genommen und zum Trocknen hingelegt hatte. Das fraß er ohne weiteres; es hat ihm wohl besonders gut geschmeckt. Zum Schluß riß er einen Packsattel herunter — vermutlich um ihn auch zu fressen —; da kam Wegener und bereitete seinem schrankenlosen Glücksrausch ein schnelles Ende.

Am Morgen fuhren Vigfus und ich nach dem Henningstal, um die 32 Sack Heu und 2 Sack Krafftutter zu holen, die unserer Ansicht nach dort lagen.

Als wir zum Depot kamen, sahen wir, daß ein Bär dagewesen war und sich ein Fest gemacht hatte. Die 2 Sack Krafftutter hatte er einfach gefressen; 17 Heusäcke hatte er auf dem Eis umhergerollt und 2 davon in Wasserlöcher gesteckt; da waren sie festgefroren, so daß wir sie nicht herausbekommen konnten. Den einen der ertränkten Säcke hatte er ungefähr 100 m weit auf den Fjord hinaus zu einem kleinen Eisberg geschleppt und ihn einmal um diesen herumgeschleift, ehe er ihn ins Wasser steckte. Die 15 Heusäcke, die er gnädigst an Land gelassen hatte, lagen rings verstreut.

Der Verlust von 2 Sack Heu und 2 Sack Krafftutter war unangenehm genug; aber wir brachten es nicht fertig, uns darüber zu ärgern. Die launige, übermütige, ja rein durchgängerische Stimmung des Bären steckte uns an, so daß wir das Ganze ungeheuer spaßig fanden.

Es war übrigens ein großer Bär gewesen, das sahen wir an den Spuren. Konnten wir den Kerl nur zu fassen kriegen, so sollte er uns seinen Raub mit Zinsen zurückzahlen. Er war sicher ebensoviel wert wie 3—4 Sack Krafftutter. Die Pferde waren ja rein wild hinter Bärenspeck her. —

28.—29. *September.* Zum erstenmal hatten wir unsere gesamte Bagage an einer Stelle in Grönland vereinigt. Wie sie da im Eistal lag, hübsch in drei Haufen aufgestapelt, machte sie einen imponierenden, fast hoffnungslosen Eindruck. — Das sollte ja alles weiter über den Gletscher gebracht werden!

Wir warfen uns jetzt mit aller Kraft auf die Vorbereitungen zu dem eigentlichen Aufstieg. Vigfus richtete unsere Eichenschlitten so ein, daß wir sie im Nu in ein Haus verwandeln konnten, dessen Wände und Dach vom Schlittenboden und den Seitenbrettern gebildet wurden. Es sollte auf der Reise nachts als Schutz für unsere neun Pferde dienen. Wir andern gingen an den Wegebau.

Er war leichter, als wir erwartet hatten. Das Eis spaltete erstaunlich leicht unter der Spitzhacke — jede andere Form von Hacke oder Axt war dagegen unbrauchbar —, so leicht, daß ein Mann mit Schaufel vollauf zu tun hatte, um die Eisscherben ebenso schnell zu entfernen, wie ein zweiter mit der Spitzhacke sie loshacken konnte.

Schon am 28. September waren die Brücken fertig und der Weg auf eine Strecke von ungefähr 100 m ins Eis gehauen. Aber er war an einigen Stellen noch sehr steil. Es kam auf den Versuch an, ob die Pferde die Schlitten da hinaufziehen konnten.

Ehe wir die Schlitten beluden, ritten Vigfus und ich einige Kilometer weit auf den Gletscher hinauf, um ihn uns etwas näher anzusehen. Der Eindruck war

¹⁾ Nardenheu verwendet man in eskimoischen Kamikkern und lappischen Komagern ähnlich wie Stroh in Holzschuhen bei uns.

nicht ermutigend, überall höckeriges Eis, auf dem die Schlitten umkippen mußten; überall Bachbetten, wo der Weg mit der Hacke ausgebessert werden mußte, ehe wir hinüberfahren konnten. Auf unserem Ritt kamen wir über einen Teil des „gefalteten“ Eises des Storström, wo wir bis 50 m tiefe Täler trafen.

Offenbar würde es eine schwere Arbeit werden, unser Gepäck über solches Eis zum Königin-Luise-Land zu schleppen. Erst im Frühjahr, wenn der Winterschnee die Oberfläche geebnet hatte, konnte es sich mit geringeren Anstrengungen machen lassen. —

In den vielen Jahren, die ich in der Arktis gereist bin, habe ich niemals ein Beladen von Schlitten erlebt, bei dem so strenge Forderungen an Stauen und Zurren gestellt wurden.

Wir durften uns nicht der Lage aussetzen, daß wir mit ramponierten und unbrauchbaren Schlitten dastanden, wenn ein Teil unseres Winterhauses auf dem Königin-Luise-Land lag, während die andere Hälfte noch am Brede-Brä war. Das ganze Haus mußte deshalb bei der ersten Tour mit. Es wog allein 2000 kg.

Da es Wegener noch nicht wieder so gut ging, daß er an schwierigen Transporten teilnehmen konnte, mußte er, wenn wir das Königin-Luise-Land erreicht hatten, dort zurückbleiben, während wir andern die Fahrten fortsetzten. Das Haus mußte deshalb gleich aufgebaut und mit einem Teil des Inventars ausgestattet, und Wegener mit Instrumenten, Petroleum und Proviant versorgt werden. Endlich mußten wir Zelt und Schlafsäcke sowie Proviant und Furance für die Reise selbst mitnehmen.

Unter diesen Verhältnissen war es nötig, die erste Ladung auf alle sieben Schlitten zu verteilen, die von drei Mann gefahren werden mußten.

Am Nachmittag des 29. September fuhren wir die ersten Schlitten auf den Gletscher hinauf. Wir begannen mit zwei Nansenschlitten, jeder mit 300 kg beladen. Es ging gut. Nur mußten wir an den steilen Stellen lange Stränge benutzen, welche über den ganzen Abhang reichten, damit die Pferde beim schwersten Anziehen selbst schon auf verhältnismäßig ebenem Eis standen.

Danach versuchten wir es mit einem Eichenschlitten, der mit seiner Last ungefähr 900 kg wog. Das ging lange nicht so gut. Der Schlitten kippte mitten auf dem Abhang um; wir mußten ihn abladen, um ihn wieder aufzurichten, und ihn dann von neuem bepacken.

Wir hatten natürlich im Voraus bedacht, daß der Schlitten umwerfen konnte, und hatten deshalb auf jede Seite einen Heusack von 50 kg Gewicht gehängt. Der Heusack fing den Stoß auf, so daß wir kaum etwas für unsere Glasfenster zu befürchten brauchten, die im Schlitten lagen. Gleichwohl gab es einen Unfall: Der Barometerkasten mit unserm großen Quecksilberbarometer hatte einen Stoß bekommen, und die Glasröhre war zersprungen. —

Der harte Arbeitstag hatte eine kleine vergnügliche Unterbrechung gehabt. Um den Pferdestall zu reinigen, hatten wir die Pferde im Tal freigelassen, im Vertrauen darauf, daß sie es nicht wagen würden, über die zweite Spalte zu setzen, deren Brücke wie gewöhnlich durch einen breiten Riß zerstört war.

Aber die Pferde wurden so übermütig, als sie aus dem engen Stall herauskamen, daß sie mit raschen Sprüngen über die Spalte setzten und in munterem Trab den Weg „heimwärts“, nach Kap Stop, einschlugen. Es gelang glücklicherweise,

einige Pferde sofort anzuhalten, und auf ihnen jagten Vigfus und Larsen im Galopp über das Jungeis den Ausreißern nach. —

Den ganzen Tag über hatte es im Gletscher geknistert und geknackt, während wir die Schlitten beluden und die Auffahrt versuchten; aber wir waren jetzt so daran gewöhnt, daß wir kaum darauf achteten. Es schien uns ganz natürlich, daß der Lärm jetzt zunahm, wo wir uns wieder der Springflut näherten.

Im Tagebuch steht unter dem 28. September: „Das Eis ist in schneller Bewegung. Der Riß seewärts von Spalte I ist jetzt $1\frac{1}{2}$ m breit; Spalte II erweiterte sich gestern um 5 cm; der neue Riß bei der zweiten Spalte ist jetzt mehrere Dezimeter breit . . .“

Wir haben jetzt wieder Springflut. Es sieht so aus, als ob die Gezeiten jetzt die Geburt des Eisbergs beschleunigen. Bei Ebbe öffnen sich die Spalten oben, und es stürzen Eisbrocken hinein und füllen sie. Wenn die Flut kommt und die Spalten wieder schließen will, wirken die niedergestürzten Massen als Keile; statt die Spalten zu schließen, sprengt das Hochwasser den Eisberg von unten ab . . .“

Wie man aus dem Zitat sehen kann, folgten wir beständig aufmerksam der Entwicklung der Kalbung.

Und doch überraschte sie uns vollständig.

30. September. Ich erwachte in der Nacht durch ein starkes und anhaltendes Krachen und hörte, wie das Eis ganz nahe am Zelt herunterstürzte.

Na, zum Teufel! Konnte man wegen des Spektakels nicht mal in Frieden schlafen!

Draußen schien der Mond; es war dämmerig im Zelt, so daß ich sehen konnte, daß es halb 3 Uhr war. Na, dann konnte man ja noch $2\frac{1}{2}$ Stunden schlafen, ehe die Arbeit wieder anfang.

Dieses nächtliche Krachen war aber doch ungemütlich und zugleich fremdartig; es mischte sich ein sausendes, zischendes, knirschendes Geräusch hinein, nicht aus einer bestimmten Richtung, sondern von der ganzen Front des Gletschers herkommend.

Ich wurde vollkommen wach, weckte Vigfus, welcher der Zelttür am nächsten lag, und bat ihn ungeduldig, die Tür zu öffnen, damit wir hinaussehen könnten.

Wegener war auch erwacht und saß ebenso wie ich aufrecht im Schlafsack. Larsen schlief fest.

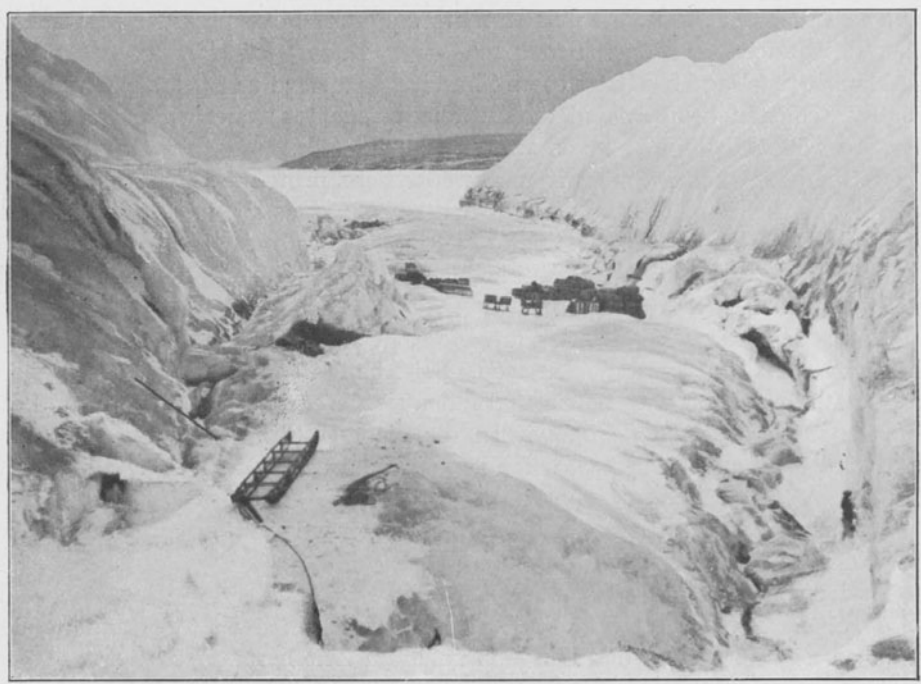
Durch die offene Tür sah ich die 35 m hohe Eismauer an der südwestlichen Talseite zusammenstürzen und in der Tiefe verschwinden. Gleichzeitig, vielleicht wenige Sekunden hinterher, verschwand die Aussicht auf den Borgfjord auf unbegreifliche Weise, und ein hoher, dunkler, spitzer Turm wälzte sich quer über das Tal von Nordost nach Südwest bis 30 m vor das Zelt.

Unsere Zeltscholle schwankte auf und ab in starker Bewegung.

Ich verstand nichts von dem, was ich sah, sondern stürzte, von Schrecken ergriffen, aus dem Zelt, hinter Vigfus her.

Wir flüchteten das Tal hinauf, in Unterhosen und barfuß — es waren 16° Kälte.

Die Brücke über Spalte III war aufgerissen; wir konnten aber ohne Schwierigkeit hinüberspringen und setzten die Flucht fort. Mein Verstand war gelähmt;



Die Aufstiegschlucht mit Gepäck und Zeltplatz, vor der Kalbung.
Im Hintergrund der Borgfjord.

ich konnte nichts denken — an nichts auf der Welt, sondern handelte rein instinktmäßig.

Ich sah den Mond und den Himmelswagen. In meinem Hirn dämmerte eine Erinnerung an nächtliche Beobachtungen am Danmark-Hafen. Ja, damals waren mir Mond und Sterne gute Freunde, eine Quelle vieler Freuden. Aber jetzt sahen sie so kalt und interesselos aus. Ihnen war es offenbar vollkommen gleichgültig, daß die Expedition mit Mann und Maus unterging. Bei ihnen konnten wir kein Mitleid erwarten.

Ich fand das schändlich. Ich hatte es nicht verdient, auf diese Weise zu verschwinden, ohne auch nur die geringste Möglichkeit eines Protestes zu haben.

Dummes, poetisches Gewäsch über Mond und Sterne! Wo zum Teufel steckten Larsen und Wegener!

Ach so, Larsen — der schlief ja noch. Und Wegener — der saß wohl immer noch drinnen im Zelt. Er war ja krank und konnte wohl noch Hilfe gebrauchen.

O, wie ich mich schämte! Ich war ja ein netter Führer; der erste, der das sinkende Schiff verließ!

Ich wandte mich um und sah Larsen und Wegener vor dem Zelt. Da gab es also nichts mehr zu helfen. Sie würden uns natürlich folgen.

Wir verlangsamten unsern Lauf und fanden gleich darauf durch Spalte IV den Weg versperrt. Die Brücke war vollständig zusammengestürzt. Also abgesperrt! Da oben standen unsere drei Schlitten — den Eichenschlitten konnten wir



Die Aufstiegschlucht mit Gepäck und Zeltplatz, nach der Kalbung.
Der dunkle, dreieckige Eisberg mitten im Bilde ist der „Turm“.

sehen — mit Zelt, Schlafsäcken, Brennmaterial und Proviant; aber wir waren vorläufig von ihnen abgeschnitten.

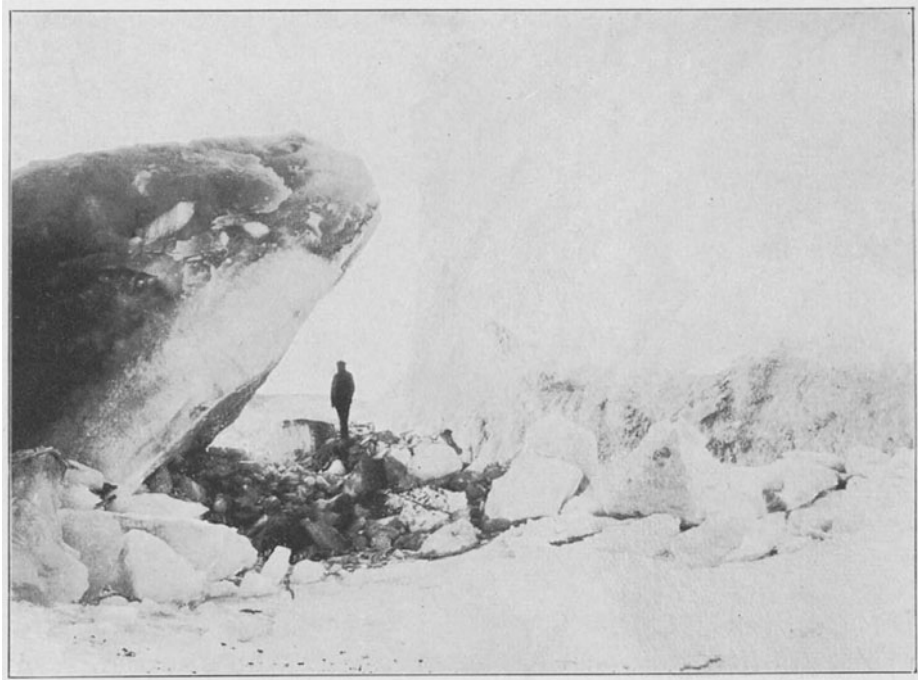
Als ich aus dem Zelt sprang, hatte ich in der Hast meine Überkamikker ergriffen, und unterwegs hatte ich sie angezogen, ich weiß nicht wann. Vigfus dagegen war ständig barfuß und fror unbarmherzig an den Füßen.

Ja, dann mußten wir ja doch zurück zum Zelt, um unser Zeug zu holen; je eher, desto besser.

Es wunderte uns, daß Larsen und Wegener unten beim Zelt stehen blieben; aber es beruhigte uns gleichzeitig etwas. Vielleicht hatten wir im ersten Schreck die Gefahr überschätzt. — Nein, das war doch kaum möglich. Die äußeren 200 m des Talgrundes und der Seitenwände waren ja verschwunden. Die Aussicht auf den Fjord war immer noch durch irgendein unbestimmbares Etwas versperrt. Und dieser fürchterliche, lebende Turm — ja, zur Ruhe war er ja gekommen. Aber er stand noch da, steil nach Süden überhängend, dicht vor dem Zelt.

Als wir zur dritten Spalte kamen, sahen wir, warum Larsen und Wegener uns nicht gefolgt waren. Die Brücke über die Spalte war jetzt vollständig verschwunden, und die Spalte hatte sich so verbreitert, daß man nicht mehr hinüberspringen konnte.

Vigfus rief Larsen zu, ihm ein Paar Überkamikker herüberzuwerfen; aber da wir immer noch in Unterhosen waren und kein Überzeug hatten, mußten wir doch sehen, daß wir zum Zelt zurückkamen.



Der „Turm“.

Ich hatte in der Eile einen der großen Eisstöcke mitgenommen. Mit seiner Hilfe gelang es uns, in Spalte III hinabzusteigen, die unten ganz mit herabgestürzten Eisblöcken gefüllt war, und an der andern Seite wieder hochzuklettern.

Nach unserer instinktmäßigen, aber übereilten Flucht waren wir jetzt wieder mit den andern zusammen. Es waren etwa fünf Minuten vergangen, seit Vigfus und ich aus dem Zelt stürzten. —

Wegener hatte gleich aus dem starken Lärm und dem unheimlichen Brausen erkannt, daß der Gletscher kalbte und die Gefahr drohend war.

Er lag angekleidet im Schlafsack und hatte deshalb nur wenige Vorbereitungen zu treffen. Aber sein kranker Rücken zwang ihn zu vorsichtigen und langsamen Bewegungen. Gleichwohl bewahrte er vollständig die Herrschaft über sich selbst und ließ sich Zeit, seine Kamikker anzuziehen, ja sogar sie zu schnüren, alles, während das Zelt auf und nieder schwankte.

Als Wegener aus dem Zelt kroch, waren ungefähr zwei Minuten vergangen, seitdem Vigfus und ich hinausgestürzt waren. Larsen, der erst jetzt ein Paar Holzschuhe gefunden hatte, folgte ihm eiligst.

Das Wetter war klar; der Mond stand hoch am Himmel — Gott sei Dank, da konnte man doch wenigstens etwas sehen.

Das Tal war nach dem Fjord zu von einem Wall großer und kleiner Eisblöcke abgesperrt. Da, wo der Fahrweg hinausgeführt hatte, stand jetzt, kaum 20 m vom Pferdestall, ein 15 m hoher dunkler Eiskoloß, der drohend und überhängend in den mondklaren Himmel ragte.



Bei der Kalbung entstandener, um 180° gewälzter Eisberg.
Im Vordergrund der Trümmerbrei.

Der Boden schwankte. Nasse, lehmige Eisblöcke waren überall verstreut; einer lag dicht vor der Zelttür.

Der ganze äußere Teil der südwestlichen Talwand war auf einer Strecke von ein paar hundert Metern verschwunden. Aber draußen im Fjord, wo der Gletscherand gelegen hatte — da stieg eine Eismauer aus dem Wasser. Höher und höher hob sie sich. Brausend und zischend wuchs sie aus dem Fjord empor; im Mondschein glitzernd rauschte das Wasser an ihren Seiten herab.

Es war ein Teil der verschwundenen Wand, der sich jetzt befreit als Eisberg draußen wälzte — ein verwirrender, übernatürlicher, drohender Anblick in dem zauberischen Mondschein.

Das Schwanken unserer Eisscholle, das anhaltende Krachen und Splittern des Eises an ihrem Rand, das ganze Höllenkonzert draußen, das nicht aufhören wollte, gaukelte den Sinnen vor, daß alles in Bewegung sei.

Wegener wandte sich dem Inneren des Tales zu, um Vigfus und mir zu folgen, die er weiter drinnen noch sehen konnte, und Larsen schloß sich ihm an.

Sie kamen nicht weit. Die Brücke über Spalte III war zusammengestürzt, und die Spalte war jetzt doppelt so breit wie vorher. Es war unmöglich, hinüberspringen. Allerdings hätte ein gesunder Mensch wohl an der in tausend Stücke zersplitterten Nordwestecke der Zeltscholle hinüberkommen können, wo die Spalte mit niedergestürzten Blöcken halb angefüllt war. Für Wegener war es aber unmöglich, und Larsen wollte ihn nicht verlassen.

Zudem sahen sie ja nun, daß Vigfus und ich zurückkehrten. —

Vigfus und Larsen gingen in den Pferdestall, um nachzusehen, wie es dort aussah, während Wegener und ich stehenblieben und mit Spannung den weiteren Verlauf der Kalbung verfolgten.

Die lärmende, tosende Musik dauerte fort. Bald verlor sie sich in der Ferne als ein lockendes Diminuendo mit gedämpften, abgebrochenen Trommelwirbeln, bald näherte sie sich wieder als ein wachsendes, brausendes, drohendes Crescendo, das uns fast den Atem nahm.

Wir konnten jetzt sehen, daß der nächstgelegene Teil des Fjordes mit neugebildeten Eisbergen und Kalbeis bedeckt war.

Plötzlich kam ein mächtiger Eisberg draußen auf dem Fjord, 200 m vor uns, vorbeigeschossen. Wieder hörten wir das krachende und brausende Geräusch von brechenden und niederstürzenden Eismassen und von hoch aufspritzendem Wasser und Eis.

Die andern Berge erbebten; sie neigten sich, schwankten und verloren das Gleichgewicht. Wohl sahen wir es nicht, wir wußten es aber — wir hatten die Orchestermusik des Gletschers verstehen gelernt.

Unsere Zeltscholle war gebrochen und bestand fast nur noch aus einem Haufen von Eisblöcken, von denen ein Teil auf ihrem ursprünglichen Platz verblieben war, während andere abgesunken waren und einen großen Teil unseres Gepäcks mitgerissen hatten. Dieses lag jetzt ein paar Meter unter uns, zum Teil festgeklemmt zwischen den abgesunkenen Blöcken.

Die Längsspalte an der Südwestseite unserer Scholle hatte sich verbreitert, so daß ihr Rand jetzt nur noch 1 m vom Pferdestall entfernt war. Die südwestliche Stallwand war zusammengebrochen, und die 15 Proviantkisten, durch welche die Eiswand erhöht war, waren heruntergestürzt. Merkwürdigerweise war keine einzige in die Spalte gefallen. Sie lagen alle im Stall in der Krippe; nur eine war ganz auf den Boden zwischen die Pferde geglitten.

Ein 5 m hoher Eiswall, an dessen Fuß unser Zelt stand, war zerborsten, und Eisblöcke von mehreren Tonnen Gewicht waren heruntergestürzt; der nächste lag 3 m vom Zeltgiebel.

Wohin wir uns auch wandten, überall sahen wir mit steigender Verwunderung, daß uns die Vernichtung erschreckend nahe gewesen war. Es schien uns unverständlich, wie wir mit dem Leben, ja vielleicht sogar ohne nennenswerten Verlust davongekommen waren.

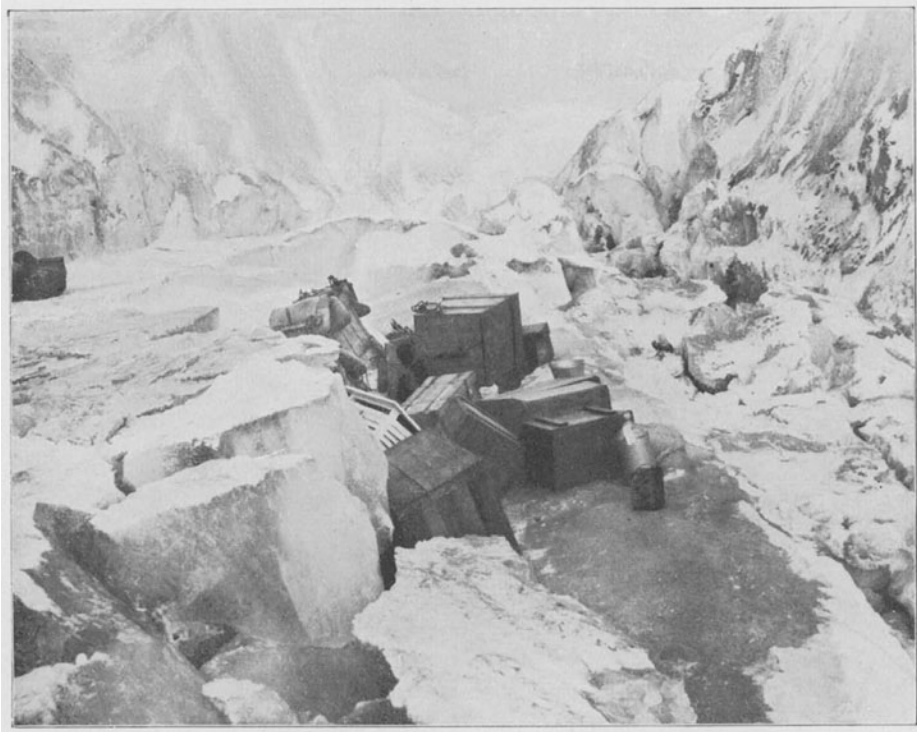
Ich fühlte eine erdrückende Ohnmacht gegenüber der Gefahr, in der wir immer noch schwebten. Ich zerbrach mir den Kopf, um Rat zu finden; aber ich fand nichts. Ich konnte nicht sehen, daß wir irgend etwas tun konnten, und schlug deshalb vor, in die Schlafsäcke zu kriechen und Kaffee zu trinken.

Es waren zehn Minuten seit dem Beginn der Kalbung vergangen. —

Nach und nach hörte der Lärm auf, noch ein einzelnes rollendes Krachen und fernes Sausen, dann erstarb das Getöse und machte einer drückenden Stille Platz.

Den Kaffee hatten wir getrunken. Wir lagen halb wach in den Schlafsäcken, ohne den Mut, fest zu schlafen. Gegen 5 Uhr wurde es endlich langsam hell, und wir standen auf, um Klarheit über unsere Lage zu gewinnen.

Als wir aus dem Zelt hinaustraten, kam Gloë uns entgegengesprungen. Wir hatten ihn in der Nacht vermißt, hatten ihn aber irgendwo im Tale heulen hören.



Unsere zertrümmerte Scholle und das abgesunkene Gepäck.

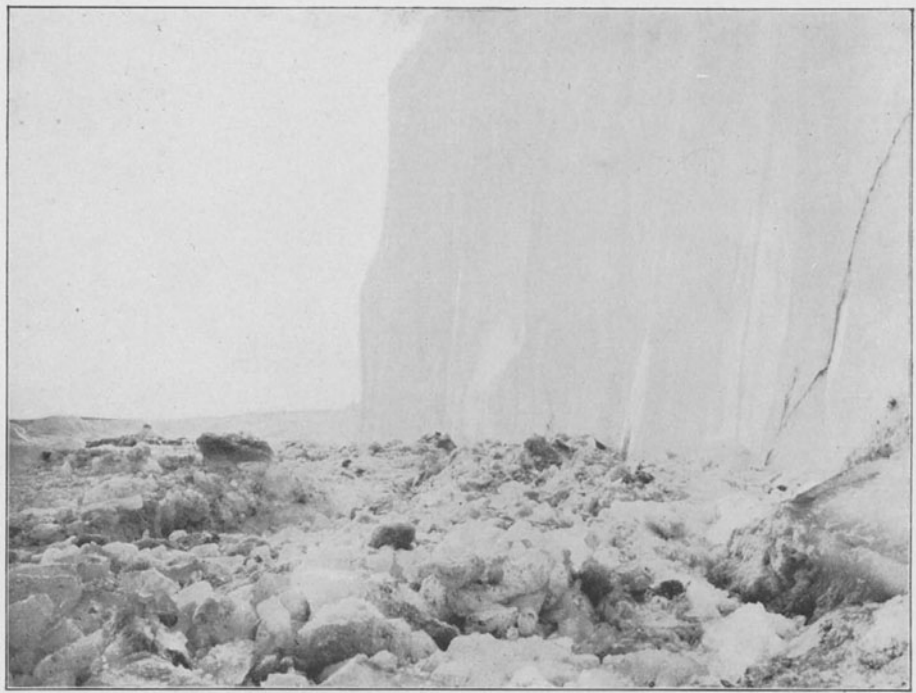
Es ist möglich, daß er in einer Spalte festsaß. Er hatte hinter dem Zelt gerade an der Stelle gelegen, wo die Eisblöcke heruntergestürzt waren. Natürlich hatte er einen Schreck bekommen und war geflüchtet. Wir hatten in der Nacht nach ihm gesucht, hatten ihn aber nicht finden können, obwohl er jedesmal heulte, wenn wir ihn riefen.

Jetzt hatte er sich also selbst geholfen. Eine Untersuchung der Spuren zeigte übrigens, daß er sich in den Pferdestall geflüchtet hatte und wahrscheinlich in die Längsspalte gefallen war, als die Stallwand einfiel.

Als ich aus dem Zelt herauskam, mußte ich mir gleich den dunklen Eisturm ansehen, dessen schnelle Bewegung quer über das Tal mir in der Nacht so unerklärlich vorgekommen war und mir einen so nachdrücklichen Schreck in den Leib gejagt hatte.

Jetzt sah ich, wie die Sache zusammenhing.

Als die südwestliche Talwand zusammenstürzte, zermalmte sie nicht nur die beiden Schollen des Talbodens, die seewärts von Spalte II lagen, sondern zerbrach zugleich den äußeren Teil unserer Zeltscholle. Gleichzeitig oder etwas später hob eine gewaltige Woge, von Nordosten her die Gletscherfront entlang rollend, die zerschmetterten Eismassen hoch und warf einen großen Teil von ihnen über die Reste unserer Zeltscholle. Wir maßen später die Höhe der Woge zu etwa 15 m mit Hilfe der Spur, die ihr lehmiges Wasser auf der neuen Abbruchfläche des Gletschers hinterlassen hatte.



Trümmerbrei vor der neuen Steilwand.

Sowohl die Herkunft des Turmes als auch der Purzelbaum, den er geschlagen, waren klar daraus ersichtlich, daß wir an der schräg nach unten gekehrten Seite unsere eigenen Fußspuren wiederfanden. Die Wirkungen der Kalbung konnten wir bis 400 m landwärts des Zeltplatzes verfolgen, wo wir noch immer auf neue Risse und Spalten stießen.

Der Schaden schien glücklicherweise viel geringer zu sein, als wir zu hoffen gewagt hatten. Das abgesunkene Gepäck konnte wohl wieder heraufgeholt werden. Über die dritte Spalte ließ sich im Laufe weniger Stunden eine neue Brücke bauen, und die neue Spalte „S 7“ war so hoch mit hinuntergefallenen Blöcken gefüllt, daß der Brückenbau hier nur wenig Mühe machen konnte. Dagegen mußte die Arbeit an Spalte IV groß werden. Die Brücke konnte jedenfalls nicht an der alten Stelle gebaut werden, sondern mußte etwas seitlich davon angelegt werden, und die Folge war, daß ein ganz neuer Weg in den steilen Abhang oberhalb davon gehauen werden mußte.

Im ganzen konnte die Arbeit wohl nur wenige Tage Verspätung mit sich bringen.

Schlimmer war es, daß wir jetzt unser Gepäck nicht länger als unbedingt notwendig unten im Tal liegen lassen durften. Vor der nächsten Springflut mußte auf jeden Fall alles oben auf dem Gletscher sein. Unser Plan, direkt nach dem Königin-Luise-Land zu fahren, wurde deshalb aufgegeben und die Reise aufgeschoben, bis alle Bagage oben war.

Während Vigfus und Larsen das abgestürzte Gepäck aus den Spalten herausholten, begannen Wegener und ich mit der Wegearbeit. Sie schritt schnell vor-

wärts, und schon vor Tagesschluß konnten wir sehen, daß wir am nächsten Tag fertig werden würden.

Beim Frühstück besprachen wir die Möglichkeit vorläufiger Sicherheitsmaßregeln. Der Gedanke an einen sofortigen Umzug auf den Gletscher lag nahe; aber da die Pferde doch vorläufig im Stall unten im Tal bleiben mußten, wäre es unpraktisch für uns gewesen, oben zu wohnen, und schließlich kamen wir zu dem Resultat, daß wir nichts Vernünftigeres tun konnten, als so schnell wie möglich den Weg fertigzumachen und alles Gepäck hinaufzuschaffen.

Der Schreck lag uns noch in den Gliedern. Solange wir am Tage durch unsere Arbeit in Anspruch genommen wurden, merkten wir nichts davon; doch abends, wenn das Licht im Zelt gelöscht war, kam es um so deutlicher hervor. Wegener schreibt darüber in seinem Tagebuch:

„30. September — abends. Ich werde nervös. Jedes leise Knistern in den Seitenwänden unseres Tals läßt mich aufhorchen, und als ich heute allein im Zelt das Abendessen bereitete, während die andern weiter landeinwärts am Wege arbeiteten, glaubte ich sogar mehrmals in dem Prasseln des Primus die verdächtigen Geräusche von der Kalbung wieder zu hören. Heut nacht wollen wir alle voll angekleidet schlafen, um schnell hinauszukönnen. Die Aussichten, zu entkommen, falls die Kalbung weiter fortschreitet, sind zwar minimal, da wir jetzt ganz an der Außenkante liegen; aber es dient etwas zur Beruhigung der Nerven. Wir haben ausgerechnet, daß die Kalbung bei Hochwasser eingetreten ist; beim heutigen Nachmittagshochwasser ist alles ruhig geblieben, so daß wir hoffen, daß auch die Nacht ruhig verläuft.

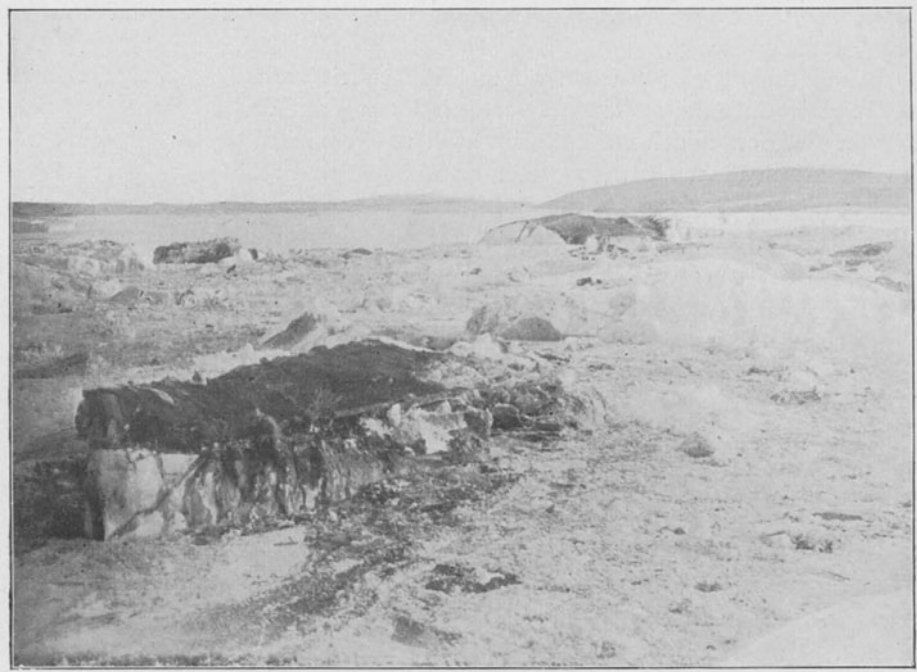
1. Oktober. Die Nacht war ruhig; aber es dauerte lange, bis wir einschliefen. Nachdem das Geräusch des Primus erloschen war, horchten wir unwillkürlich alle auf das Knistern und Knacken des Eises, welches natürlich auch jetzt nicht fehlte, und ein paarmal wurden wir aufgeschreckt durch stärkere Geräusche, die uns glauben machten, es ginge wieder los. Ich sagte mir zwar immer wieder, daß derjenige Teil der Gletscherfront, an welchem gerade eine Kalbung stattgefunden hat, ja nun der sicherste sein und am längsten in Ruhe bleiben mußte, aber auch ich konnte nicht verhindern, daß ich immer wieder die Frage untersuchte, ob diese Berechnung nicht einen Fehler enthielte.

Schließlich überwältigte mich aber die Müdigkeit, und ich schlief wie ein Stein bis $\frac{1}{2}$ 6 Uhr morgens . . .“ —

1. Oktober. Wir hatten tüchtig gearbeitet. Am Abend war der Weg wieder in Ordnung mit den schönsten Treppenstufen, auf denen nun die Pferde hinaufspazieren konnten.

Unser ganzes Winterhaus war bereits hinaufgefahren, außerdem eine Menge Wollsachen, Pelze, Petroleum und Proviant. Jetzt hatten wir also eine Zufluchtsstätte da oben, falls es wieder allzu lebendig im Tal werden sollte.

Bei den Transporten trug sich ein kleiner Unfall zu. Die beiden Schwarzen hielten oben beim neuen Depot mit dem alten, von der Danmark-Expedition geerbten Nansenschlitten, den wir irgendwo an der Dovebucht gefunden und annektiert hatten. Aus unbekanntem Gründen wurden sie plötzlich scheu und gingen durch. Der Schlitten kippte um, die Zurrleinen zerrissen — zum Glück! — und die darauf gebundenen Hausplatten glitten ab. Nur eine Proviantkiste blieb



Blick von der Höhe der neuen Steilwand auf das Trümmerfeld der Kalbung.

auf dem Schlitten zurück, der mit den Kufen nach oben über das unebene Eis hinter den wahnsinnigen Pferden hersauste. Im Galopp ging es die steilen Treppentufen hinunter. Der Schlitten machte lange Luftsprünge, und die Schwengel schlugen den erschreckten Pferden um die Hinterbeine.

Unten am Stalle fand die wilde Jagd ein Ende. Der alte Schlitten war zerstört, die Proviantkiste und die verlorenen Hausplatten beschädigt; aber die Pferde hatten keinerlei Schaden gelitten.

Vom höchsten Punkt der einen Talwand hatten Wegener und ich das Ganze mit angesehen. Wir waren dort hinaufgestiegen, um einen Überblick über die Wirkungen der Kalbung zu bekommen.

Auf einer Fläche von 800 m Länge und 600 m Breite längs des Gletscherandes war der Borgfjord mit Eisbergen und Kalbeisbrocken so bedeckt, daß weder von Fjordeis noch von offenem Wasser eine Spur zu sehen war. Auf diesem halben Quadratkilometer zählten wir siebzehn neue Eisberge, darunter elf von bedeutender Größe — ein imposanter, großartiger Anblick, ein beredtes Zeugnis der ungeheuren Kräfte, die hier zur Entfaltung gekommen waren!

2.—5. Oktober. Am Abend des 4. Oktober hatten wir 39 Schlittenlasten von ungefähr 400 kg Durchschnittsgewicht hinaufgefahren. Ein paar Schlittenlasten — Kisten, die zum Bau des Pferdestalles verwendet waren — mußten vorläufig unten bleiben.

Am selben Abend errichteten wir unser Zelt oben beim neuen Depot und fühlten uns nun vollkommen in Sicherheit, da wir jetzt 800 m weit vom Gletscherande entfernt jenseits aller Spalten wohnten.



Von der südlichsten Zunge des Storström.



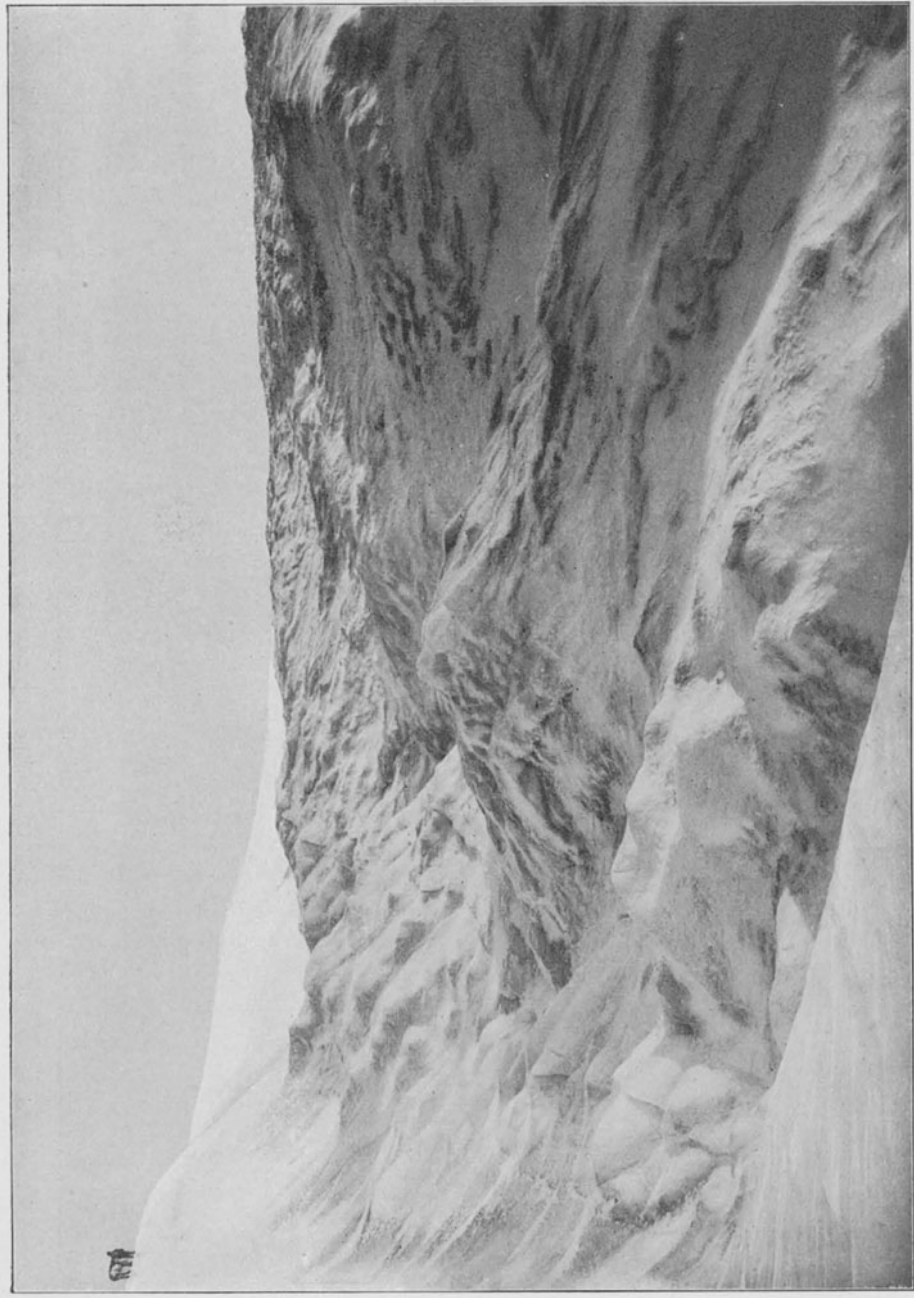
Rekognoszierung auf dem Storström.

Am 5. Oktober machten wir alles fertig, um die Reise nach Königin-Luise-Land mit zwei Eichen-, vier Nansenschlitten und einem Packpferd anzutreten. Der von uns so herbeigesehnte Schnee war noch immer nicht gefallen. Das Eis war ebenso uneben und höckerig wie vorher. Wir glaubten zwar nicht mehr daran, daß es möglich wäre, jetzt diese schweren Transporte durchzuführen. Aber wir wollten unser möglichstes tun und jedenfalls einen ernsten Versuch machen, ehe wir es ganz aufgaben.

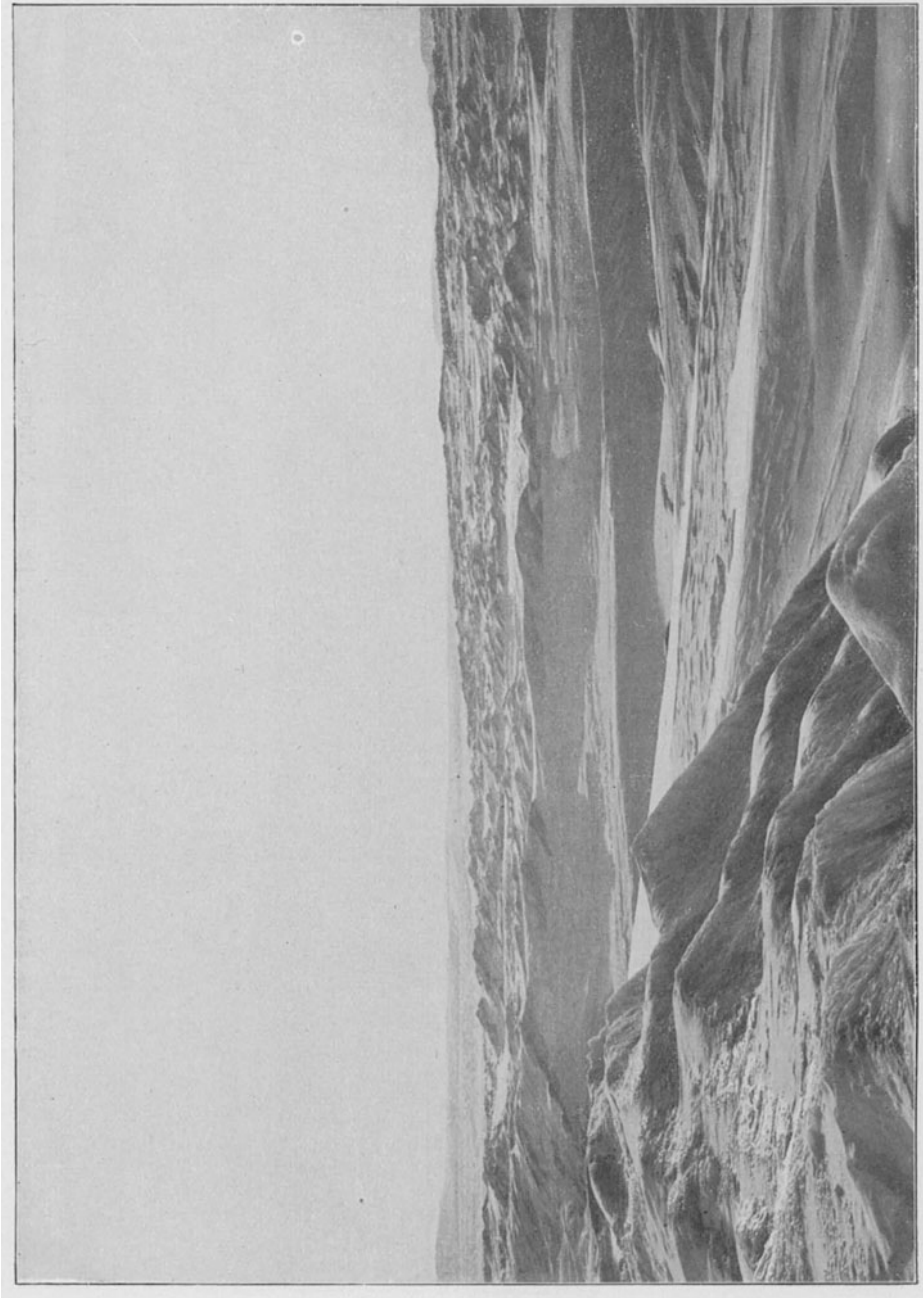
6. Oktober. Die Last war zu schwer für die schlechte Bahn. 700 kg auf den Eichen- und 350 kg auf den Nansenschlitten — da war nicht zu erwarten, daß es gut gehen würde.

Den ersten Kilometer ging es noch einigermaßen. Ein Nansenschlitten havarierte, aber der Schaden war unbedeutend. Dann aber kamen wir an eine Strecke, die von einer Menge Bachbetten zerschnitten war. Und hier ging es nicht gut. Bei einem Nansenschlitten brach eine Kufe; bei einem andern verbogen sich alle Eisenkniee, so daß die Kufe nach innen unter den Schlitten gedrückt wurde. Die Eichenschlitten dagegen hielten noch.

Jetzt wußten wir wenigstens, daß wir auf diesem Eis die Nansenschlitten nicht gebrauchen konnten. Denn wir durften sie unter keinen Umständen ganz unbrauchbar machen, weil wir ja mit ihnen die lange Reise quer durch Grönland machen sollten.



Die Oberfläche des Storström dicht bei der Aufstiegsstelle.



Die Oberfläche des Storström nahe bei Borg.

Wenn wir andererseits nur die Eichenschlitten und Packpferde benutzten, konnten wir wieder unser Gepäck nicht vor Ende November auf dem nächstliegenden Teil vom Königin-Luise-Land haben. Der letzte Rest des Tageslichts, den wir doch benutzen wollten, um unsere wissenschaftlichen Arbeiten in Gang zu bringen, mußte dann längst verschwunden sein.

Und wer garantierte uns, daß die Eichenschlitten wirklich hielten, und daß die Pferde der anhaltenden schweren Arbeit bei der niedrigen Temperatur gewachsen waren? Das Thermometer war schon auf -25° gesunken, und vor Schluß dieses Monats konnten wir -40° erwarten.

Wenn wir dagegen das Haus jetzt gleich aufbauten, so glaubten wir, daß es möglich sein würde, noch in diesem Herbst ein Depot anzulegen. Das konnte dann sowohl für die Untersuchung des Landes wie auch für die Reise über das Inlandeis einen Ausgangspunkt bilden. Wir sahen es ein, daß es leichtsinnig und mit Hinblick auf unsere wissenschaftlichen Arbeiten unklug sein würde, halsstarrig an dem Plan der Überwinterung auf Königin-Luise-Land festzuhalten. Und doch wurde es uns schwer, uns anders zu entschließen.

Es war für mich sozusagen Ehrensache, dieses fast unzugängliche Land mit Sack und Pack zu erreichen; der Gedanke drückte mich nieder, es aufgeben zu müssen.

Meine mißmutige Stimmung fand in meinem Tagebuch in folgenden Worten ihren Ausdruck:

„Ich bin zu alt geworden.

Es geht mir bald wie Cato. Nur mit dem Unterschied, daß er seine Reden mit dem ständigen: ‚Ceterum censeo...‘ schloß, während ich die meinige dauernd mit den Klagen über mein Alter beginne.

Das Glück folgt mir nicht mehr. Das Glück gehört der Jugend — und ich bin nicht mehr jung.

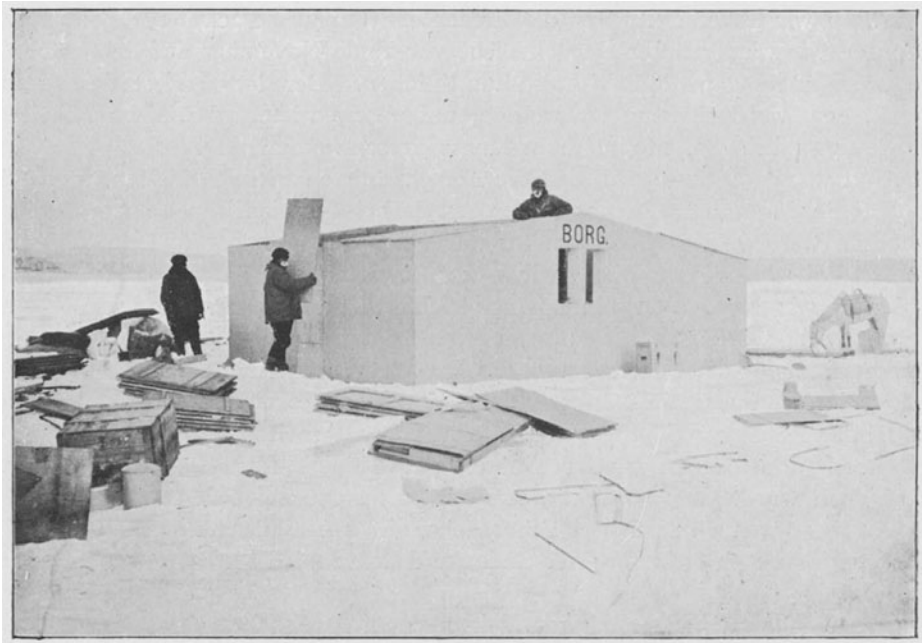
Ich versuche das fehlende Glück durch meine größere Erfahrung und durch größere Besonnenheit zu ersetzen. Aber auf derartigen Reisen, wo das Glück 90 Prozent ausmachen muß, läßt es sich überhaupt nicht ersetzen...“

2. Borg.

Pat mælti min móðir,
at mér skyldi kaupa
fley ok fagnar árar,
fara á brott með vikingum,
standa up i stafni,
stýra dýrum knerri,
halda svá til hafnar,
höggva mann ok annan¹⁾.

So singt Eigil Skallegrimssön, der Erbauer von „Borg“ auf Island.

¹⁾ Das sang mir die Mutter: — Dir wird man einst kaufen — Boot und schöne Ruder — Sollst als Wiking fahren, — Hoch am Maste stehen, — Stolze Schiffe führen — Kühn zu fernen Küsten, — Große Kriegstat üben.



„Borg“ wird erbaut.

Auch ich habe wohl von meiner Mutter den Drang mitbekommen „mit den Wikingen zu fahren“. Die alten ehrwürdigen Pfarrer, die seit 300 Jahren in Döstrup gesessen haben, immer der Sohn auf den Vater folgend, haben mir kaum die Sehnsucht nach der Ferne und die Abenteuerlust vererben können, die mich getrieben haben. Und sollte ich auch nicht „stolze Kriegstaten üben“, so erinnern doch die Reisen, an denen ich teilgenommen habe, gar nicht wenig an die waghalsigen Fahrten der Wikinger.

10. Oktober. Nun sitze ich im Wohnzimmer auf Borg und plaudere mit Dir¹⁾. Du hast unsere Hütte „Borg“ getauft, und eine Burg soll sie jetzt für uns sein, der feste Ausgangspunkt für unsere Reisen über den Gletscher zum Königin-Luise-Land, der feste Punkt, zu dem wir nach harten Winterreisen zurückkehren, um den unsere Gedanken kreisen werden draußen inmitten der Beschwerden, die nun einmal nicht zu umgehen sind, wenn man diese rauen Gegenden kennen lernen will.

Aber ob die Burg sonst gerade besonders „fest“ ist, erscheint etwas zweifelhaft. Im Laufe des Winters wird der kalte Rücken des Gletschers sie mit sich führen auf die Eiswand zu, die ihr einmal nach Jahren den Untergang bringen wird. Aber schon lange vorher wird sie zusammengefallen sein, untergraben durch die Sommerbäche, die Verdampfung im Herbst und die Bewegung im Eise.

Nein, fest in diesem Sinne ist Borg nicht.

Aber Du wirst wissen wollen, wo Borg liegt, und wie der Aufbau vor sich ging. Ja, offen gestanden, weiß ich bis jetzt kaum selbst richtig Bescheid.

¹⁾ Das Tagebuch ist an meine Frau gerichtet.

Am Montag den 7. Oktober machten Wegener und ich einen Ausflug auf den Gletscher, um einen passenden Platz zu suchen. Ungefähr 3 km von unserm Depot entfernt kamen wir auf einen breiten Rücken mit freier Aussicht nach allen Seiten — nach Westen auf das Land, das wir vorläufig nicht erreichten, und das uns doch so nahe schien; nach Osten auf die wohlbekanntem Gegenden am Hellefjord und Pustervig; nach Süden und Norden über die endlosen, welligen Flächen der Eisgefilde.

Hier war ein ausgezeichnete Stationsplatz für die meteorologischen Beobachtungen, besser als er auf Königin-Luise-Land zu finden wäre. Auch für die glaziologischen Arbeiten schien die Stelle wohl geeignet. Nur ein Mangel war dabei; sie war ziemlich schwierig mit Schlitten zu erreichen. Aber die Strecke zum Depot war ja ganz kurz; es würde wohl gehen . . .

Ich hatte schon vorher Vigfus zum Stall geschickt, um die Pferde anzuspinnen. Als Wegener und ich zurückkamen, fuhren wir sofort die großen Schlitten an die Stelle, wo das Haus stehen sollte. Unterwegs zerbrach der Eisenbügel des einen Eichenschlittens, der die Kufen verband. Der Schaden war nicht leicht auszubessern; aber es gelang Vigfus doch ganz gut.

. . . Am nächsten Tage (dem 8. Oktober) gingen Wegener und ich gleich zum Bauplatz. Wir hatten zwei Pferde mit, um sie dort zu erschießen und abzuhäuten. Das Fleisch konnten wir dann später bequem als Futter benutzen.

Später am Tage kamen Vigfus und Larsen mit der 2. Hälfte des Hauses. Gemeinschaftlich hauten wir nun den Baugrund im Eise aus, bis er 1 Dezimeter unter die Oberfläche versenkt war, ebneten ihn und richteten den Fußrahmen nach Winkel und Wage aus . . .

. . . Gestern (9. Oktober) bauten wir den ganzen Tag am Hause.

Der Fußrahmen hatte sich geworfen; die einzelnen Stücke waren krumm. Die Platten waren zum großen Teil windschief. Die Arbeit nahm deshalb viel Zeit in Anspruch. Aber um 7 Uhr abends war das Haus fertig, und wir zogen sofort ein . . .

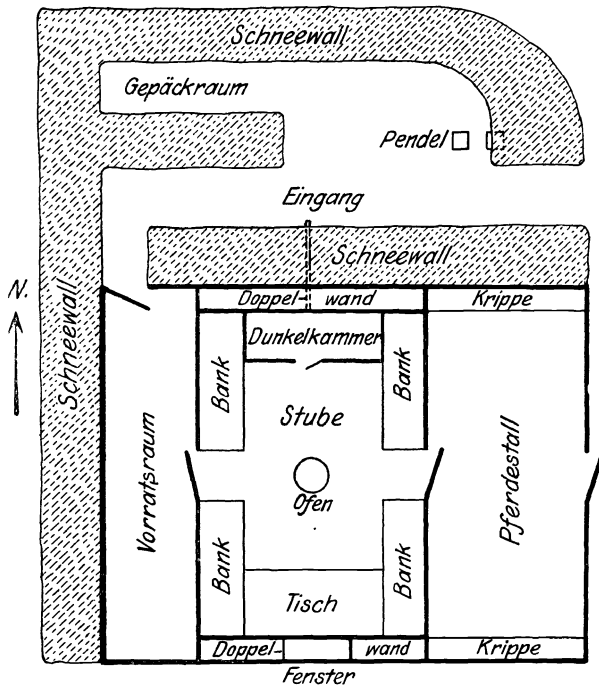
Letzte Nacht mußten die Pferde noch im alten Stall unten im Tal stehen. Aber jetzt nähert sich wieder die Springflut. Als ich vorgestern unten war, sah ich, daß wieder ein Stück der Eiswand abgestürzt war seit jener unheimlichen Nacht, als wir barfuß und in Unterhosen umherliefen . . .

Heute, am 10. Oktober, haben wir einen Teil des Gepäcks nach Borg gebracht: große Kisten mit Instrumenten und mit Hausutensilien, die wir zuerst brauchen.

Es schneite heut morgen, als wir zum Depot gingen, und alles deutete auf einen kommenden Schneesturm, so daß wir dafür sorgen mußten, für die nächsten Tage Arbeit drinnen im Hause zu haben.

Als wir heut nachmittag zurückkamen, erschossen wir noch ein Pferd und häuteten es ab. Nun sind nur noch die sechs Pferde übrig, für die der Stall berechnet ist.

Es machte übrigens Schwierigkeiten, die Pferde in den Stall zu bekommen. Sie waren vor dem blauen Schein bange, der durch das Eis des Stallbodens schimmerte, und wollten absolut wieder hinaus. Ein Versuch, sie an die Ringe zu binden, hatte nur den Erfolg, daß sie die Krippen herunterrissen und fast die Zwischenwand zum Wohnzimmer zerschlugen hätten. Wir mußten sie im Stall



Plan von Borg.

Das Haus war 6,6 m lang und 5 m breit, ohne den Schneegang. Jede Wand bestand aus zwei dreifachen Schichten aus Kreuz-Fournierholz, die beiderseits eines dünnen Holzrahmens angebracht waren, so daß ein Luftzwischenraum von ein paar Zentimeter Dicke in der Wand entstand. Die Nord- und Südseite der Stube hatte doppelte Wände dieser Art mit 3 cm Abstand (also im ganzen 12 Schichten Fournierholz und 3 Luftzwischenräume). Das Dach war doppel. Bodenraum war nicht vorhanden. Alle Teile schlossen mit Falz luftdicht zusammen und wurden mit Haken und Ösen zusammengespannt. Fußboden war von Hause nur für die Stube mitgebracht. Die vier Bänke mit Matratzen und Keilkissen dienten tags als Sitzplätze, nachts als Betten.

Das Haus war von den militärischen „Zeughauswerkstätten“ gebaut und ist vielleicht das beste, das jemals von einer arktischen Expedition in unbewohnten Gegenden gebraucht worden ist.

alle auf einem Haufen stehen lassen, die Futterbeutel umgebunden, damit sie sich nicht beißen konnten.

Nach und nach gewöhnten sie sich an den Stall, und als es dunkel geworden war, wurden sie ruhig, so daß wir sie an die Krippen binden konnten.

Es ist warm draußen im Pferdestall, sicher mehrere Grad über Null. Der warme Raum neben der Stube wird im Winter sehr vorteilhaft für uns sein, besonders wird er die Feuchtigkeit hier bei uns verringern . . .

12. Oktober. Du siehst, wie es vorwärts geht. Heute schreibe ich zum erstenmal mit Tinte.

Gestern verging der ganze Tag mit dem Festschlagen der Fußbodenbretter, dem Bau eines Eiswalls ums Haus herum und dem Auspacken der Kisten. Es war eine schreckliche Unordnung hier drinnen.

Jetzt im Anfang haben wir allerhand Unannehmlichkeiten; aber ich denke, wir werden mit der Zeit lernen, sie zu überwinden.

Der Petroleumofen scheint etwas empfindlich zu sein. In kurzer Zeit kann er die Luft im Zimmer derartig verpesten, daß die Lampe nicht mehr brennen will. Der Ofen selbst will dann natürlich auch nicht mehr brennen; er begnügt sich damit, mit der einen Hälfte des Dochtes zu qualmen, während die andere ganz Ferien macht.

Die Gebrauchsanweisung, die dem Ofen beigegeben ist, versichert, daß er nicht qualmen kann. Gleichzeitig steht aber da, daß man ihn, wenn er trotzdem qualmen sollte, nur ins Nebenzimmer zu setzen braucht.

Wie oft haben wir nicht schon über diesen Witz gelacht: „Stellen Sie ihn doch ins Nebenzimmer!“

Und dann die Lampe! Wie Du weißt, haben wir zwei Lampen mit; aber da im Zimmer nicht Luft genug für eine Lampe ist, wieviel weniger für zwei! Wir haben deshalb nur die eine aufgehängt. Sie macht uns auch genug Scherereien, indem sie bald Neigung zeigt auszugehen und bald — wenn die Tür ein paar Minuten offen gestanden hat — mit voller Kraft qualmt und alles vollrußt.

Am schlimmsten ist die Feuchtigkeit. Das Wasser trieft von den Wänden, und in der Dunkelkammer ist es so naß, daß es unausgesetzt von der Decke tropft.

Die Feuchtigkeit wird wohl während der ganzen Überwinterung lästig bleiben — vorläufig hat sie Wegener Zahnschmerzen und mir etwas Gicht verschafft —, aber wenn wir erst einmal den Schneewall ums Haus fertig haben, wird wohl das Schlimmste überwunden sein . . .

Das Haus ist zu dicht geworden. Heute abend haben wir den Ofen auslöschten müssen, um nicht zu ersticken. Die Lampe allein ist wahrscheinlich schon imstande, das Zimmer warm zu halten.

Heute haben wir die Außenfenster eingesetzt und den Rahmen mit Kitt und Farbe gedichtet.

Gleichzeitig wurden Deine Blumen aufs Fensterbrett gestellt und sehen reizend aus, besonders abends bei Lampenlicht. Es war eine ausgezeichnete Idee, die Du da gehabt hast. Wenn irgendwo künstliche Blumen am rechten Platz sind, so hier auf Borg. Jetzt stehen zur großen Freude von uns allen in jedem Fenster zwei Ranunkeln und eine Christrose. Den siebenten Topf mit einer

Christrose habe ich unter meiner Pritsche weggelegt. Er soll unser Weihnachtsbaum sein.

Auch Deine Bücherkiste habe ich heute ausgepackt und mich über die Auswahl der Bücher gefreut, die Du getroffen hast. Sie werden uns willkommene Unterhaltung geben, wenn die Winternacht beginnt.

Heute haben uns die Pferde Schererei gemacht. „Brunka“ war auf den Gedanken verfallen, ihre Krippe aufzufressen, und auch „Grauni“ hat das neue Futter probiert. Jetzt haben Vigfus und Larsen die Krippen mit Eisenbändern beschlagen . . .

13. Oktober. Heute sollte es mit hygienischen Veranstaltungen losgehen, als da sind Wäsche und Anlegen einer Ventilation. Vorläufig ist es bei der Ventilation geblieben, und auch damit sind wir erst halb fertig. Das Abzugsrohr im Stalldach war so vollständig zugereift, daß keine Luft mehr hindurchkommen konnte (es fror am Morgen 28°). Die Luft im Stall war entsetzlich. Ein Licht erlosch sofort, und als Vigfus füttern wollte, mußte er erst schleunigst die Außentür öffnen, um nicht zu ersticken.

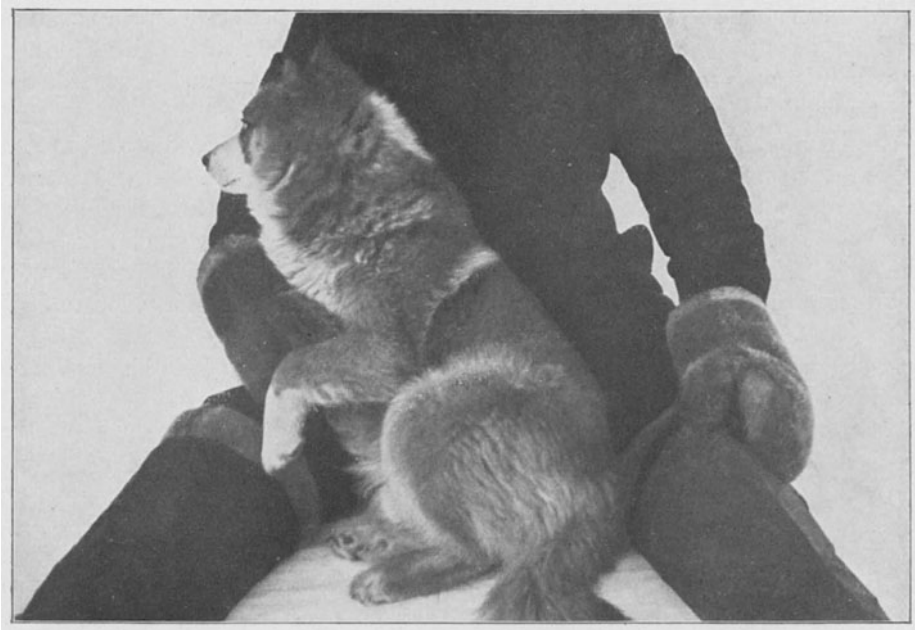
Kein Wunder, daß die Pferde heut nacht so ruhig waren; die armen Tiere waren halb erstickt.

Wir nahmen das Abzugsrohr ganz fort, so daß jetzt einfach ein Loch im Dach ist; das kann man leichter offen halten.

Das Rohr aus dem Stall befestigten wir in einem Loch in der Zimmerdecke. So hatten wir zwei Abzugsrohre von der Stube aus; aber es zeigte sich bald, daß auch dies noch nicht genügte. Morgen wollen wir einen großen Luftkasten von der Dunkelkammer aus ins Freie bauen, so daß die Luft frei ins Zimmer herein und hinaus strömen kann. Diese starke Lüftung scheint die Wärme im Haus nicht zu beeinträchtigen. Der Petroleumofen scheint mit Leichtigkeit jede gewünschte Wärme hergeben zu können. Heut vormittag bei -28° draußen, hatten wir $+21^{\circ}$ im Zimmer; am Nachmittag mußten wir den Ofen auf fünf Stunden löschen, weil es zu warm wurde. . . .

16. Oktober. Im Pferdestall ist ein gräßlicher Schmutz. Die Pferde schmelzen sich allmählich ins Eis ein, so daß zwei tiefe Gruben entstanden sind, in denen sich der Urin sammelt. Wir müssen im Stall einen Bretterboden legen und möglichst bald das Material dazu aus dem alten Pferdestall im Tal holen. Der starke Schneefall der letzten Tage hat mir wegen der Nansenschlitten Sorgen gemacht, die immer noch einen Kilometer vom Depot an der Stelle stehen, an der sie zusammengebrochen sind. Ich fürchte, daß sie ganz im Schnee verschwinden und wir sie dann nicht wiederfinden. Ich hatte Vigfus und Larsen gebeten, sie heute zu holen; aber es wurde nichts daraus. Es herrscht regulärer Schneesturm mit 20 Sekundenmeter Windgeschwindigkeit und starkem Schneefegen¹⁾; in solchem Wetter kann man sich nur mit Lebensgefahr von Borg entfernen . . .

¹⁾ Schneefegen tritt auch bei klarem Himmel auf, sobald die Windgeschwindigkeit mehr als 6—7 Sekundenmeter beträgt; der am Boden liegende Schnee wird dann vom Winde mitgerissen und fegt über den Boden dahin; wächst der Wind auf 10 Sekundenmeter, so wächst auch die schneerfüllte Luftschicht bis über Augenhöhe. Bei schweren Stürmen ist die Schicht über ebenem Boden etwa 20 m dick, kann aber über unebenem Boden mehrere Hundert Meter erreichen.



Gloë.

21. Oktober. Es ist lange her, seit ich Dir etwas von uns erzählt habe; aber es ist in der Zwischenzeit nichts geschehen, sonst hätte ich wohl „Zeit gefunden“, Tagebuch zu schreiben . . .

Gloë hat bisher im Freien bleiben müssen. Als die Temperatur aber auf -28° fiel, bekam er aus besonderer Gnade die Erlaubnis, im Vorratsraum zu liegen. Da lag er fast den ganzen Tag in völliger Dunkelheit. Wenn man auf ihn trat, piepte er schwach, und man hörte, wie er mit dem Schwanz schlug, wenn man nachher eine tröstende Bemerkung machte.

Ich fand, daß es keinen Sinn hatte, einen Hund so zu halten, und nahm ihn mit in die Stube.

Gloë war glücklich. Er leckte uns die Hände, gab Pfote, rieb sich die Schnauze an unsern Hosen und lief von einem zum andern, bis er von der Wärme überwältigt auf dem Boden umsank, worauf Wegener ihn auf sein Sofa legte.

Man gewöhnt sich schnell an eine Verbesserung der äußeren Verhältnisse und strebt beständig nach immer größerem Luxus.

So ging es auch Gloë.

Nachdem er sich auf Wegeners Sofa ausgeruht hatte, unternahm er eine Rekonoszierungstour im Zimmer und stieß dabei auf ein niedriges Bort unter dem Tisch, wo Eßwaren standen — Blutpudding, Sülze, Butter und Leberwurst.

Die Situation übermannte Gloë. Er wollte nur einmal an der Leberwurst riechen. Aber dabei kam seine Schnauze der Dose zu nahe, und sie fiel auf den Boden.

Eins auf die Schnauze und hinaus! — Die Glückseligkeit war zu Ende, Gloë lag wieder im dunklen Vorratsraum und piepte, wenn man auf ihn trat.

Am nächsten Tag versuchte ich ihn wieder ins Zimmer zu nehmen, und diesmal ging es gut. Jedesmal, wenn er sich der fatalen Leberwurst näherte, erhielt er von mir ein warnendes: „Paß auf, Gloë! Paß auf!“ — und jetzt rührt er nicht mehr an das Speisebort.

Ganz unbewußt hatte ich dem Hunde gegenüber dieselbe Wendung gebraucht, die ich daheim bei einem kleinen Jungen anzuwenden pflegte, dem es beständig in den Fingern juckte, den großen Rot- und Blaustift ins Tintenfaß zu stecken, um Vaters Schreibtisch vollzuschmieren. Kaum hatte ich mein erstes: „Pass auf, Gloë! Pass auf!“ ausgesprochen, als auch das Bild meines kleinen blonden Lockenkopfes ganz lebendig vor mir stand, so lebendig, daß ich Gloë und die Leberwurst und Grönlands Inlandeis darüber vergaß.

Seitdem betrachte ich Gloë mit freundlicheren Augen. Der kleine Vorfall hat uns beide näher gebracht . . .

Heute (Freitag, den 18. Oktober) fuhren Larsen und Vigfus los, um die zerbrochenen Nansenschlitten zu holen. Sie fanden sie zum Glück — der eine war fast ganz unterm Schnee verborgen — und brachten sie nach Borg.

Es war eine ziemlich harte Tour. Der Neuschnee hatte die alte Spur bedeckt und die Bachbetten mit losem Schnee gefüllt; die Pferde sanken mehrmals bis zu den Ohren ein. An einigen Stellen mußte man alle vier Pferde vor einen Eichenschlitten spannen, um ihn vorwärts zu bekommen, ja einmal mußten sie sogar abladen, so hatte sich der Schlitten festgefahren.

Am 19. und 20. Oktober schneite es den ganzen Tag und wehte auch ziemlich stark, so daß wir wieder im Hause arbeiten mußten. Der Schneewall wurde an der West- und Nordseite fertig gemacht und ein Eingangstunnel angefangen . . .

Die Pferde machen ständig Scherereien. Nachdem die Krippen am Rand mit Eisen beschlagen worden sind, so daß die Pferde nur noch ihren Boden benagen können, haben sie angefangen, die Hauswände zu fressen, und haben schon Löcher in die inneren Furnierbretter gebissen. Heute beschlägt Vigfus auch die Wände mit Blech.

Auch heute schneit es, so daß jedes Fahren unmöglich ist. Wir wohnen ja mitten auf einer großen, einförmigen Eisfläche. Bei unsichtigem Wetter können wir nur auf unserer eigenen Spur heimfinden, und wenn der Schnee die Spuren verbirgt, müssen wir uns vorsehen, daß wir uns nicht zu weit entfernen, ohne Zelt, Schlafsack usw. mitzuhaben.

Es geht schrecklich langsam mit den Gepäcktransporten vom Depot nach Borg; die Reise nach Königin-Luise-Land muß immer weiter in den Winter hinein verschoben werden — wenn sie dann überhaupt noch möglich ist.

Heute entwickelte ich meine Photographien von den Motorbootsfahrten. Sie waren alle gut gelungen, und ich freute mich schon recht über die schönen Negative. Als ich sie aber zum letztenmal spülen wollte, mußte ich dazu Eis in einer Kasserolle schmelzen. Ich nahm mich nicht in acht. Das Wasser wurde zu warm, und die Negative verdarben vollständig. Das war mehr als ärgerlich. — Ich rettete nur drei Negative von den Motorbootsreisen; zum Glück hatte Wegener noch ein paar Bilder vom Boot und der Schachtel . . .

24. Oktober. Jetzt ist der Winter da. Noch wirft die Sonne einen schwachen Schein über den Schnee; aber er bedeutet nur wenig für uns; die Wärme fehlt.

Die Temperatur ist heut nacht bis auf -30° gefallen, und im Zimmer froh das Wasser in einer Schale, in der Wegener Negative spülte.

Bis jetzt sind wir noch nicht fertig für den Winter. Ein Teil des Gepäcks liegt noch beim Depot. Gestern holten Larsen und ich sechs Schlittenlasten, und heute holen Vigfus und Larsen wieder sechs. Nur noch zwei Tage mit gutem Wetter, dann haben wir alles hier bei Borg und können die letzten Tage vor Beginn der Dunkelheit dazu anwenden, das Haus vollständig in Ordnung zu bringen.

Der Herbst ist eine schlimme Zeit; das Licht fehlt. Man hat so vieles, was man machen sollte, aber man kommt zu nichts.

Was für eine Menge Schnee gefallen ist, seit wir das Haus bauten! Der Gletscher ist weiß und fast ganz eben. Der Schnee erleichtert die Schlittenfahrten sehr. Wenn er nur so fest wird, daß er die Pferde tragen kann, dann werden wir ziemlich leicht ein Depot auf dem Königin-Luise-Land auslegen können. Aber ob dies schon möglich ist, wenn der Mond Ende November wiederkommt, ist doch höchst zweifelhaft . . .

Die Füchse hausen schlimm bei unserm Depot. Sie haben ungefähr $\frac{1}{2}$ Sack Krafftfutter gefressen, und jetzt, wo alles Krafftfutter nach Borg gebracht ist, fressen sie Gewehriemen und überhaupt alles, was aus Leder besteht. In kurzer Zeit, wenn das Depot leer sein wird, werden die Füchse wohl nach Borg kommen.

Jetzt ist auch der eine Eichenschlitten beschädigt. Die eine Kufe ist mitten durchgebrochen, die beiden Hälften werden aber durch die darunterliegende schwere Eisenschiene zusammengehalten. Wir gebrauchen den Schlitten weiter so, wie er ist, und es scheint auch gut zu gehen. Reparieren können wir ihn nicht . . .

27. Oktober. Die Beschädigungen beschränken sich nicht nur auf die Schlitten. Das Quecksilberbarometer ist trotz des kostbaren Transportkastens zersprungen; das Galvanometer ist unbrauchbar, denn der Draht zum Aufhängen der Spulen ist entzwei, und eine Thermosflasche ist zerbrochen . . .

Gestern (26. Oktober) holten Vigfus und Larsen das letzte Gepäck vom Depot. Gleich nach ihrer Rückkehr erschossen wir eins der sechs Pferde. Die fünf, die jetzt übrig sind, können wir den Winter über mit 2,5 kg Heu und 1,75 kg Krafftfutter pro Pferd und Tag füttern.

Der Pferdestall hat jetzt einen feinen Holzboden bekommen; aber die Tiere sind unverständlich genug, die Bretter fressen zu wollen. Namentlich „Brunka“ ist ein schlimmer Holzfresser, und außerdem verdirbt sie den Boden durch ihr unablässiges Scharren mit den Vorderbeinen. Jetzt hat Larsen ihr die Vorderbeine zusammengebunden und den Boden mit Petroleum begossen, so daß sie ihn jetzt wohl in Ruhe lassen wird.

Jetzt, wo alles Gepäck hier vereinigt ist, kommen auch die Füchse und Raben. Das Kamiktier hat furchtbar viel zu tun, unser Eigentum zu verteidigen, tags gegen die Raben, nachts gegen die Füchse.

Den gestrigen Tag feierten wir als einen Festtag ersten Ranges. Die Flagge wurde zum erstenmal gehißt, und dann gab es Extraschnaps, Extrazigarren und ein feines Mittagessen. Am Nachmittag schmückten wir die Stube mit Bildern.

. . . Die regelmäßigen Beobachtungen sind schon längst im Gange; das Haus ist in Ordnung. Jetzt sind wir bereit für den Winter.

Heute (28. Oktober) haben wir die Sonne zum letztenmal gesehen. Die obere Hälfte ihrer roten Scheibe tauchte über den Gletscher im Süden auf und kroch ein paar Stunden an dem welligen Eishorizont entlang. Bis Mitte Februar müssen wir uns nun mit dem Mond begnügen.

Heute nacht waren 36° Kälte; bald werden wir wohl -40° erreicht haben. Die Dunkelheit beginnt und mit ihr der Winter. — — —

3. Winternacht.

29. Oktober—1. November. Am 29. Oktober gingen Wegener, Vigfus und ich auf eine kleine Reise, die den Zweck hatte, einen für Schlitten brauchbaren Weg über den Storström zum Borggletscher auf Königin-Luise-Land zu suchen.

Wir gingen ohne Pferde. Der Schnee war noch so lose, daß er weder tragen noch zum Bau eines Stalles gebraucht werden konnte.

Zwar wußten wir vorher, daß es harte Arbeit werden würde, unsern kleinen Handschlitten bis zum Königin-Luise-Land zu schleppen; wir hatten aber nicht geglaubt, daß es so schlimm werden würde, wie es nachher tatsächlich war.

Von 9 Uhr vormittags bis 3 Uhr nachmittags herrschte noch schwaches Dämmerlicht. Diese Zeit mußten wir zum Reisen benutzen. Beim unsicheren Mondschein war es unmöglich, in der unübersichtlichen und wilden Gebirgslandschaft aus Eis einen Weg zu finden.

Am ersten Tage arbeiteten wir uns 7 km weit nach Westen. Wir meinten, das wäre zu wenig, und waren von dem Ergebnis enttäuscht, als wir am Abend unser Zelt aufschlugen. Aber am nächsten Tag ging es noch viel schlechter.

Den ganzen Tag schufteten wir ehrlich in den Strängen, meist im Takt mit langen Zügen: „Holla — — ho! — holla — — ho!“, — und kamen nicht vom Fleck.

$2\frac{1}{2}$ km an einem ganzen Tag — du liebe Zeit! — bei dieser Geschwindigkeit würden wir über ein Jahr brauchen, um quer über Grönland zu gehen.

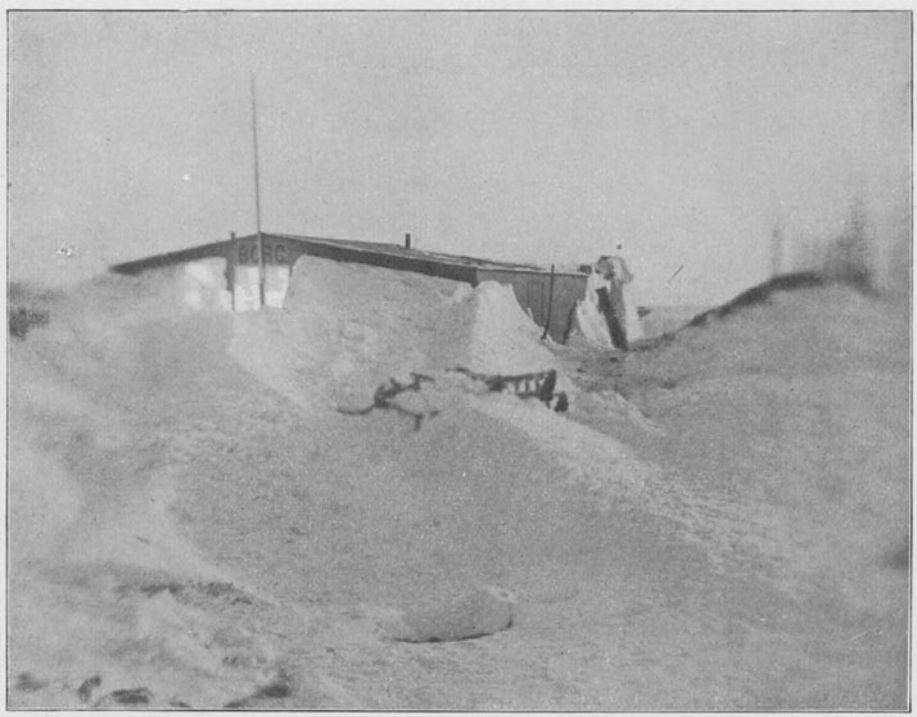
Unzufrieden und müde, mit bereiften und nassen Kleidern krochen wir in die feuchten, kalten Schlafsäcke.

Es ist merkwürdig, aber man fühlt doch ein gewisses Wohlbehagen, wenn man sich im Schlafsack ausstreckt, nachdem man 1 Liter Pemmikan und $\frac{3}{4}$ Liter Tee genossen hat.

Es stand jetzt fest, daß es ein völlig hoffnungsloser Gedanke war, unsere Schlitten auf dem kürzesten Wege direkt nach Westen fahren zu wollen.

Das war immerhin ein Resultat. Wir mußten uns also anderswo einen Weg suchen — wenn es überhaupt möglich war, auf dem Borggletscher vorwärts zu kommen. Diese letztere Frage mußte vor allem geklärt werden; denn wenn der Borggletscher ganz unwegsam war, hatte es auch keinen Zweck, nach einem Weg zu suchen, um ihn zu erreichen.

Am nächsten Morgen ließen wir Zelt und Schlitten auf dem Storström stehen. Die Entfernung bis zum Königin-Luise-Land betrug kaum mehr als 6—7 km, wir mußten also den Weg dorthin und zum Zelt zurück in einem Tage machen können.



Borg im Mondschein, photographiert mit der „Nordlichtkamera“.

Gegen Mittag kamen wir auf den großen Randsee hinunter, in dem der Storström kalbt, gerade wie im Borgfjord, nur in kleinerem Maßstab. Hier sahen wir zu unserer Überraschung, daß der Borggletscher sich nicht mit dem Storström vereinigt, sondern aufhört, ehe er ihn erreicht, so daß zwischen ihm und dem Randsee ein Landstreifen von einigen Kilometern Breite liegt.

Wir bestiegen Gundahls Knold¹⁾, um einen Überblick über die Verhältnisse zu gewinnen.

Von Norden her schob sich der Storström mit zerrissenem Rand längs der Ostseite von Königin-Luise-Land herab an Kap Weinschenck und Kap Achton Friis vorbei auf ein prachtvolles Vorgebirge südlich des Borggletschers, Kap Aage Bertelsen, zu. Hier stieß er mit Bistrups Brä zusammen und bog dann südöstlich auf Kap Jarner ab.

Der ganze von Gundahls Knold aus sichtbare Rand des Storström war unpassierbar. Bistrups Brä wurde zum Teil von Kap Aage Bertelsen verdeckt; aber der Teil, den wir sehen konnten, war womöglich noch zerrissener als der Storström.

Dagegen zeigte sich am Zusammenstoß der beiden großen Eisströme ein ganz schmaler Gürtel mit einigermaßen ebenem Eis. Es war die einzige Stelle, die als Schlittenweg zum Borggletscher brauchbar schien. Um diesen schmalen Gürtel zu erreichen, mußten wir allerdings erst über das gefaltete Eis des

¹⁾ Sprich Knoll.

Storström. Aber vielleicht konnte dies südsüdwestlich von Borg geschehen, wo ich mich schon bei einer früheren Rekognoszierung flüchtig nach einem Übergang umgesehen hatte.

Der Borggletscher selbst schien gut fahrbar zu sein. —

Wir zogen so schnell wie möglich nach Borg zurück, um noch die südliche Route probieren zu können, solange uns noch mittags ein paar Stunden Dämmerlicht zur Verfügung standen. — — —

Während unserer Abwesenheit hatte Larsen vier Füchse geschossen. Das war aber auch wohl die einzige Unterhaltung in seinem einsamen Dasein gewesen.

3. November. Auf einer Schitour gelang es uns, das stark gefaltete Eis südlich von Borg zu überschreiten und eine recht gute Übersicht über den weiteren Weg nach Kap Aage Bertelsen zu gewinnen. Es schien hier wirklich möglich zu sein, durchzukommen.

Leider hatte ich das Pech, auf Schi zu fallen, als wir einen der hohen Eiskämme passierten. Ich schlug auf das rechte Knie, und das Bein wurde etwas steif. Am nächsten Tag mußte ich mich ruhig verhalten.

5. November. Am 5. November wollte ich jedoch mit Larsen zusammen versuchen, einige Messungen im Aufstiegsstal auszuführen.

Wir gingen morgens im Dunkeln fort, und es war noch lange nicht hell, als wir um 9 Uhr das frühere Depot erreichten. Von hier aus zum Tal hinunter sollten wir sieben Spalten passieren, die jetzt alle mit Schnee bedeckt waren.

Wir hatten nur einen Stock mitgenommen. Larsen ging damit voran, und ich folgte in seiner Spur.

Ich sah wohl, daß Larsen über eine Senkung im Schnee, die eine Spalte verriet, weit ausschritt; aber gleichwohl trat ich mit gewöhnlicher Schrittlänge mitten in den Schnee, wie ich zu tun pflege, wenn ich einen Stock habe. Das ist dann auch wirklich das vorsichtigste, weil man dabei am besten die Herrschaft über den Körper behält, wenn der Schnee nachgibt. Man kann dann den Stock wagerecht über das Loch fallen lassen und daran hängenbleiben.

Der Schnee war ganz lose; ohne den geringsten Widerstand brach er, und ich stürzte in die Spalte hinunter.

Beim Fallen schlug ich mit der Stirn so hart gegen die Eiswand, daß es mir schwarz vor den Augen wurde. —

Eine plötzlich eintretende Gefahr kann das Gehirn lähmen; aber sie kann auch sehr kräftig stimulierend wirken.

Ich fühlte, daß ich nicht ohnmächtig werden durfte, um nicht als lebloser Klumpen hinunterzustürzen. Ich hielt mich gewaltsam straff, um bei Bewußtsein zu bleiben, und fiel mit gespannten Muskeln und zusammengepreßten Knien, wie ein Turner, der einen tiefen Sprung ausführt.

Die Luftfahrt dauerte noch den Bruchteil einer Sekunde an und wurde dann plötzlich gewaltsam unterbrochen. — Ich lag auf einem vorspringenden, stark geneigten Eisblatt und hielt mich mit beiden Händen krampfhaft fest.

Es war ziemlich dunkel da unten. Ich sah zum Loch über mir hinauf. Die Eiswände waren senkrecht, und es war weit bis oben, etwa wie von der Straße bis zu den Fenstern des dritten Stockwerks. Im Augenblick war es offenbar nicht möglich, wieder hinaufzukommen.

Ich rief Larsen und bat ihn, nach Borg zurückzugehen und Tau und Strickleiter zu holen. Zugleich bat ich ihn, Vigfus mit einem Handschlitten und Schlafsack mitzubringen. Mein rechter Fuß hatte einen schlimmen Stoß bekommen; ich war nicht sicher, ob ich imstande sein würde, nach Haus zu gehen.

Larsen lief fort, und ich hockte in der Spalte, allein mit meinen Gedanken.

Ich hatte eine Menge Schnee mit mir heruntergerissen. Vorsichtig stampfte ich eine Vertiefung hinein, in der ich sitzen konnte.

Mein rechter Fuß war sehr heiß und schmerzte ziemlich stark; aber am linken Fuß fror es mich. Ich mußte unaufhörlich damit gegen die Eiswand klopfen, um nicht das Gefühl zu verlieren.

Nachdem sich meine Augen an die Dunkelheit gewöhnt hatten, konnte ich die Einzelheiten in der Spalte unterscheiden. Sie reichte von da, wo ich lag, noch etwa 8 m tiefer; dann wurde sie schmaler, und der unterste Teil war mit Schnee gefüllt.

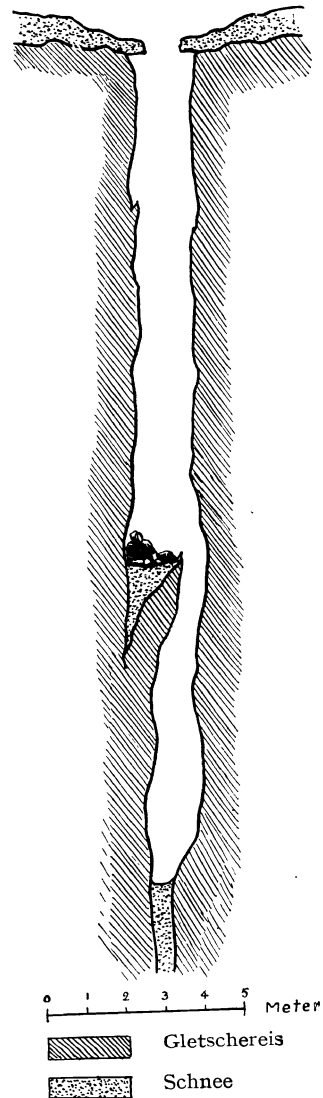
Als der Schnee unter mir nachgab, trug ich meinen Theodoliten¹⁾ in der rechten Hand, aber beim Fallen verlor ich ihn. Ich sah mich jetzt nach ihm um, aber ich konnte ihn nirgends entdecken. Ich fürchtete, daß er verloren gegangen war, und dieser Gedanke war mir viel unangenehmer als meine eigene Lage.

Es ist langweilig, so in einer Gletscherspalte zu sitzen und darauf zu warten, daß man herausgeholt wird. Um mir die Zeit zu vertreiben, fing ich an zu singen.

Eine Stunde und zwanzig Minuten waren vergangen, als ich ein Hallo von Wegener hörte. Als Larsen nach Borg zurückkam, waren Vigfus und er sofort mit Strickleiter, Eishacke und Kolapastillen auf Schi aufgebrochen, ohne auf Larsen zu warten, der erst noch den Handschlitten und Schlafsack hervorsuchen mußte.

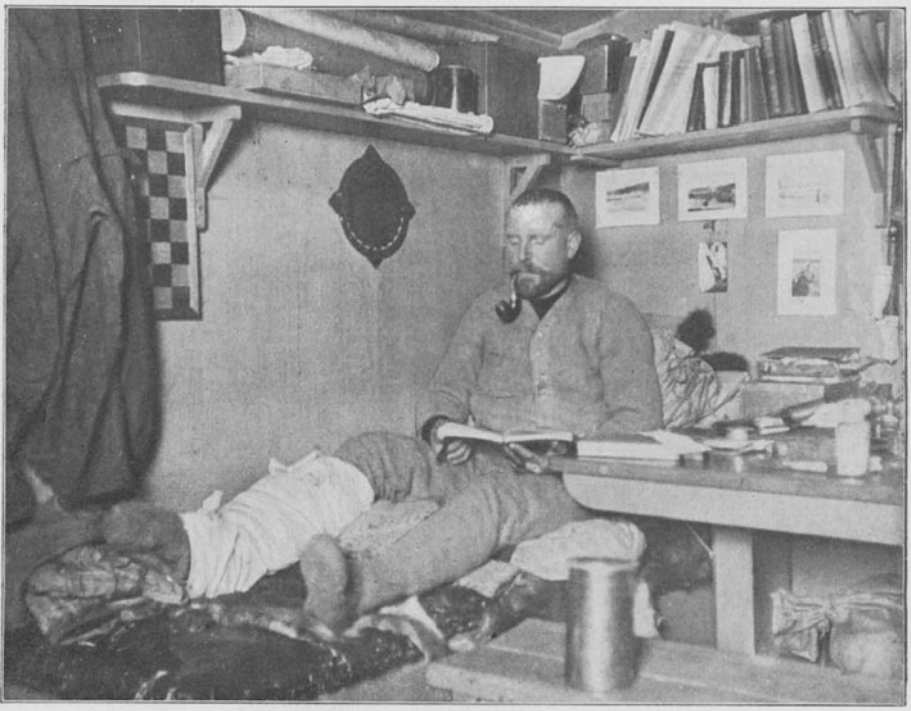
Zufällig hatte Wegener eine elektrische Taschenlampe mit; sie wurde zusammen mit der Strickleiter zu mir herabgelassen. Ich beleuchtete den Boden der Spalte so gut ich konnte, aber leider ohne den Theodoliten zu entdecken.

Nun versuchte ich, die Strickleiter hinaufzuklettern, aber es wurde mir sehr schwer. Mein rechter Fuß schmerzte stark und war steif, so daß ich ihn nicht



Querschnitt von Kochs Spalte.

¹⁾ Ein Meßinstrument, das sowohl zu astronomischen Ortsbestimmungen als auch zu den eigentlichen kartographischen Vermessungen verwendet wird.



Koch als Patient.

gebrauchen konnte. Außerdem störten mich meine großen Pelzhandschuhe beim Klettern.

Als ich ungefähr halb oben war, mußte ich an einer Stelle, an der ich mich einigermaßen bequem gegen die eine Eiswand lehnen konnte, anhalten und mich verpusten. Inzwischen kam Larsen mit dem Schlitten. Er warf mir ein Tau hinunter, das ich mir umband, und mit dem meine Kameraden mich hinaufzogen.

Ich war mit dem Kopf aufgeschlagen, so daß meine Stirn eine einzige große Beule war und mir das Blut aus einigen übrigens ganz unbedeutenden Hautabschürfungen über das Gesicht gelaufen war. Das sah natürlich nicht sehr gut aus, und meine Kameraden bekamen bei meinem Anblick einen kleinen Schreck. Die Beule auf der Stirn hatte indessen nichts zu bedeuten. Dagegen stand es schlimm mit dem rechten Fuß; ich konnte ihn nicht aufstützen und mußte auf allen vieren zum Schlitten kriechen.

Auch der linke Fuß war nicht in Ordnung. Als Wegener und Vigfus kamen, war ich so froh über meine bevorstehende Befreiung aus der Gefangenschaft, daß ich vergaß, auf den kalten Fuß aufzupassen, während ich nach dem Theodoliten suchte und mich mit den Obenstehenden unterhielt. Ich erfror mir den großen Zeh und bekam später Kältebrand darin. Ich kam aber glücklicherweise mit dem Verlust des Nagels davon.

Da wir natürlich möglichst bald in die Spalte hinunter mußten, um nach dem Theodoliten zu suchen, ließen wir die Strickleiter im Loch hängen. Später maßen wir daran die Tiefe des Falls zu 12,2 m.



Auf der Suche nach dem Theodoliten in Kochs Spalte.

Die Kameraden legten mich in meinem Schlafsack auf den Schlitten und zogen mich rasch heim nach Borg. Hier wurde mein beschädigtes Bein untersucht. Inzwischen war es so angeschwollen, daß wir nicht feststellen konnten, was damit los war. Erst nach achttägiger Behandlung mit kalten und warmen Umschlägen ging die Schwellung so weit zurück, daß wir fühlen konnten, daß der Knochen gebrochen war.

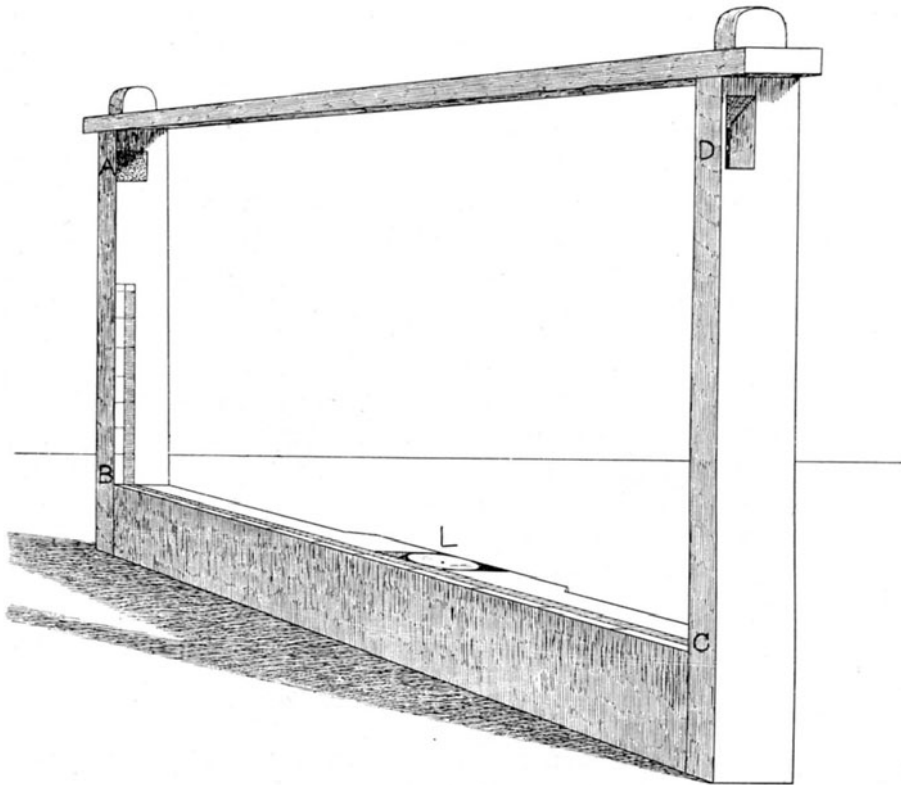
Eine Untersuchung nach unserer Heimkehr hat gezeigt, daß aller Wahrscheinlichkeit nach der unterste Teil des Wadenbeins vom Knöchel schräg nach oben gebrochen war. Außerdem ist das Fußgelenk stark verstaucht gewesen.

9. November. Am Tage nach meinem unglücklichen Fall setzte ein Schneesturm ein, der $3\frac{1}{2}$ Tage dauerte, so daß erst am 9. November nach dem Theodoliten gesucht werden konnte.

Während des Sturms hatte sich die Spalte stark mit Schnee gefüllt. 3—4 m Schnee lagen auf dem vorspringenden Eisblatt, auf dem ich hängengeblieben war, und auch tiefer unten hatte sich eine Menge Schnee aufgehäuft. Das Suchen nach dem Instrument wurde dadurch zu einer fast hoffnungslosen Arbeit; aber meine drei Kameraden gingen doch daran und blieben solange dabei, wie sie sehen konnten.

10. November. Am nächsten Tag versuchten sie abermals, doch wieder ohne Erfolg. Damit war also der Theodolit endgültig verloren.

Das war ein sehr ernster Verlust. Ein Reserveinstrument hatten wir nicht. Wir mußten deshalb zunächst auf ein Mittel sinnen, mit dem wir die Zeit bestimmen konnten. Aber außerdem mußten wir auch ein Instrument erfinden und bauen, mit dem wir quer durch Grönland navigieren konnten.



Der „Jakobstab“.

Wir brauchten notwendig eine genaue Uhrkontrolle. Unter anderem hatten wir mit der deutschen wissenschaftlichen Station auf Spitzbergen eine Verabredung getroffen, wonach das Nordlicht zu bestimmten Terminen photographiert werden sollte, und der Fehler bei diesen Terminen sollte möglichst nicht mehr als 10 Sekunden betragen. Diese gleichzeitigen Photographien von Spitzbergen und Borg sollten dazu dienen, die Höhen der höchsten Nordlichter zu bestimmen.

Unser Zeitkontrollinstrument war außerordentlich einfach: ein ins Eis gerammter Pfahl mit einer Blechplatte, in der ein kleines Loch war. Durch das Loch sahen wir auf die Fahnenstange von Borg und beobachteten den Augenblick, in dem einer der helleren Fixsterne hinter der Stange verschwand und wieder auftauchte.

Diese äußerst einfache Einrichtung gab uns die Zeit bis auf wenige Sekunden genau.

Das Instrument für die Navigation bauten wir nach einem ähnlichen Prinzip, wie das, auf dem der Jakobstab beruht. Der Jakobstab ist ein Instrument zur Messung der Sonnenhöhe, das von der Mitte des 16. bis zum Anfang des 18. Jahrhunderts in Gebrauch war.

Unser Jakobstab wurde aus einer gewöhnlichen Wasserwage gemacht, wie die Handwerker sie gebrauchen. An jedem Ende der Wasserwage wurde ein

senkrechter Stab angebracht, und die beiden Stäbe durch eine Querstange verbunden, die dem Apparat die nötige Festigkeit geben sollte. An der inneren Seite der Wasserwaage und der beiden senkrechten Stäbe wurde die Zelluloid-Millimeterteilung eines Rechenschiebers befestigt. In jeden der beiden Stäbe war eine kleine Metallplatte mit einem Loch eingelassen. Durch diese Löcher fiel das Sonnenbild als kleiner ovaler Lichtfleck auf die weiße Millimeterteilung, und aus der Lage des Lichtflecks konnten wir die Sonnenhöhe berechnen.

Um die Sonnenhöhe mit diesem Instrument einigermaßen genau messen zu können, mußten wir die Wasserwaage genau wagerecht einstellen können. Dazu war aber ihre Libelle zu roh. Wir nahmen sie deshalb heraus und ersetzten sie durch die fünfmal feinere Libelle eines Spiegelgalvanometers.

Unser primitiver Jakobstab hat sich als ein für unsere Zwecke vortreffliches kleines Instrument erwiesen. Er gab die Sonnenhöhe mit einer Genauigkeit von 1—2 Minuten an — eine größere Genauigkeit brauchten wir selbstverständlich nicht — und hatte auch noch andere wertvolle Eigenschaften. Er verlangte keine Verpackung; Wind, Schneetreiben und Reif schadeten ihm nichts; seine Aufstellung beanspruchte fast keine Zeit; er wog so gut wie nichts und konnte mit Pelzhandschuhen bedient werden.

Mit Hilfe dieser umgebauten Wasserwaage fanden wir später unseren Weg quer über Grönland und erreichten Westgrönland genau an der Stelle, wo unser Depot auf uns wartete. — — —

Während der Überwinterung gestaltete sich unser Leben außerordentlich regelmäßig. Alle täglich wiederkehrenden Arbeiten, wie die Bestellung des Hauses, die Stallreinigung, das Füttern und die wissenschaftlichen Beobachtungen, gingen teils die Reihe herum, teils waren sie bestimmten Personen übertragen, so daß jeder ganz genau wußte, was er selbst und auch was die andern täglich zu tun hatten. Jedes Befehlen war dabei überflüssig. Auch nicht für die mehr zufälligen oder gelegentlichen Arbeiten, wie Umnähen der Schlafsäcke, Schlittenreparaturen, Eisbohrungen, Schneeschaufeln, Bewegen der Pferde im Freien usw., wurden Befehle im gewöhnlichen Sinne des Worts gegeben. Wir besprachen die Sache zusammen und beschloßen, daß morgen oder nächste Woche oder nächsten Monat dieses oder jenes gemacht werden sollte, und dann wurde es stets ohne weiteren Bescheid oder Befehl ausgeführt.

Um $\frac{1}{2}$ 6 Uhr morgens standen drei von uns auf; einer kehrte die zugereiften Abzugsrohre, reinigte den Stall und fütterte; ein anderer fegte die Stube und besorgte die Lampen und den Petroleumofen; der dritte endlich kochte Hafergrütze und Kaffee. Der vierte konnte bis ungefähr 6 Uhr liegen bleiben; dann war die Hafergrütze fertig, und wir frühstückten. Um $\frac{1}{2}$ 12 Uhr aßen wir zweites Frühstück, das aus kalten Gerichten — Hartbrot, Keks, Butter und Aufschnitt — und Kaffee bestand, und um 6 Uhr aßen wir zu Mittag, immer nur ein Gericht. Dazu gehörte eine Zigarre und eine Tasse Tee.

Um $\frac{1}{2}$ 10 Uhr gingen wir schlafen.

Wir hielten keine bestimmte Arbeitszeit ein; dazu war auch keine Veranlassung. Jeder arbeitete, wann er Lust hatte oder fühlte, daß er es tun mußte. Man konnte oft, selbst mitten am Vormittag, drei von uns arbeiten sehen, während der vierte in einem Roman las.



Von der Stube auf Borg: Larsen.

Diese Freiheit in der Arbeitseinteilung ist niemals mißbraucht worden. Alle Arbeiten wurden sorgfältig ausgeführt und waren zur rechten Zeit fertig.

Der Sonntag war Ruhetag, an dem nur die notwendigen täglichen Arbeiten besorgt wurden. Auch rein äußerlich versuchten wir ihn als Unterbrechung während der etwas einförmigen Überwinterung hervorzuheben: morgens blieben wir eine halbe Stunde länger liegen; die Hafergrütze wurde mit Milch gekocht; zum Frühstück gab es Lachs und Sardinen, Schnaps und eine Zigarre und zum Mittagessen Dessert und ein Glas Madeira.

Im ersten Teil der Überwinterung pflegten Wegener und ich am Sonntagabend eine Partie Schach zu spielen; später fiel dies wegen Zeitmangels fort. Wir hatten wohl Karten mit, spielten aber nie; wir zogen alle ein Buch dem Spiel vor.

Die Überwinterung verlief ausgezeichnet. Nie hörte man ein zorniges oder bitteres Wort, nie sah man ein saures oder mißvergnühtes Gesicht.

Dies glich so wenig der sonst üblichen Gereiztheit und Verbitterung der Dunkelzeit, daß unser Erfolg in diesem Punkte wohl einen besonderen Grund gehabt haben muß. Daß wir so wenige waren und unser Leben so regelmäßig verlief, hätte uns nicht davor schützen können, einander überdrüssig zu werden. Aber trotz verschiedener Nationalität, Erziehung, Ausbildung und Interessen hatten wir etwas Gemeinsames in Charakter und Denkart, das zusammen mit dem gemeinsamen Ziel eine starke Kameradschaft schuf, welche uns glatt über alle Schwierigkeiten der Winternacht forttrug.



Von der Stube auf Borg: Wegener.

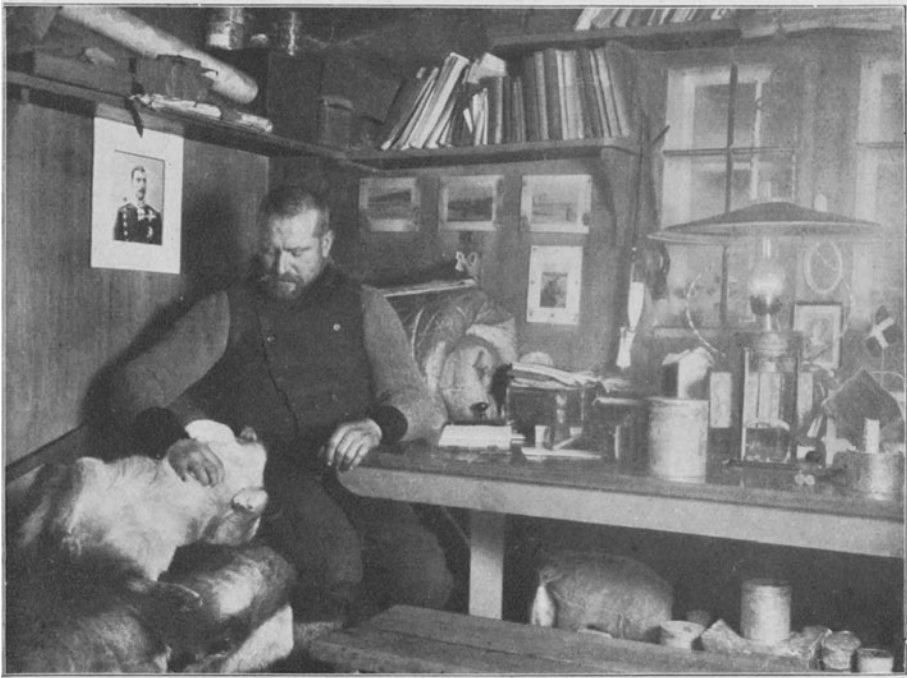
Und doch war eine starke Veränderung zu spüren, als die Sonne nach fast vier Monaten wiederkam.

Ich merkte es bei meinen Kameraden an der wachsenden Arbeitslust, an ihrem größeren Mitteilungsbedürfnis und dem häufigeren frohen Lachen. Aber vor allem merkte ich es an mir selbst. Im Laufe des Winters war ich oft mißmutig und hatte stark daran gezweifelt, daß uns die lange Reise quer durch Grönland gelingen würde. Als etwas fast Hoffnungsloses standen die 1000—1200 km durch das öde Innere Grönlands vor mir. Außerdem peinigte mich die Ungewißheit, ob ich überhaupt wieder ganz marschfähig werden würde. Aber kaum zeigte sich die Sonne wieder, als alle Zweifel schwanden. Es wurde mir wieder etwas Selbstverständliches, daß uns die Reise gelingen würde; das gebrochene Bein war so gut wie geheilt, und das bißchen Kältebrand, das ich um diese Zeit noch im linken großen Zeh hatte, machte mir keine Sorgen mehr. — — —

Auch die Pferde überstanden den Winter gut.

Die Stalltemperatur war gewöhnlich am Boden etwas unter Null und höher oben sogar positiv. Wir hätten Petroleum genug gehabt, um auch den Stall zu heizen; aber das war unnötig. Die Pferde befanden sich wohl und hielten sich auch in leidlich gutem Stand.

Am unangenehmsten war für sie sicher die Feuchtigkeit. Namentlich während der Schneestürme, wenn die Temperatur draußen auf ungefähr -10° stieg, tropfte das Wasser von der Decke des Stalles herab, so daß die Pferde naß wurden. Im Anfang konnten wir sie nicht einmal mit Decken schützen, weil sie diese fressen wollten. Überhaupt entwickelten sich die Pferde mehr und mehr zu



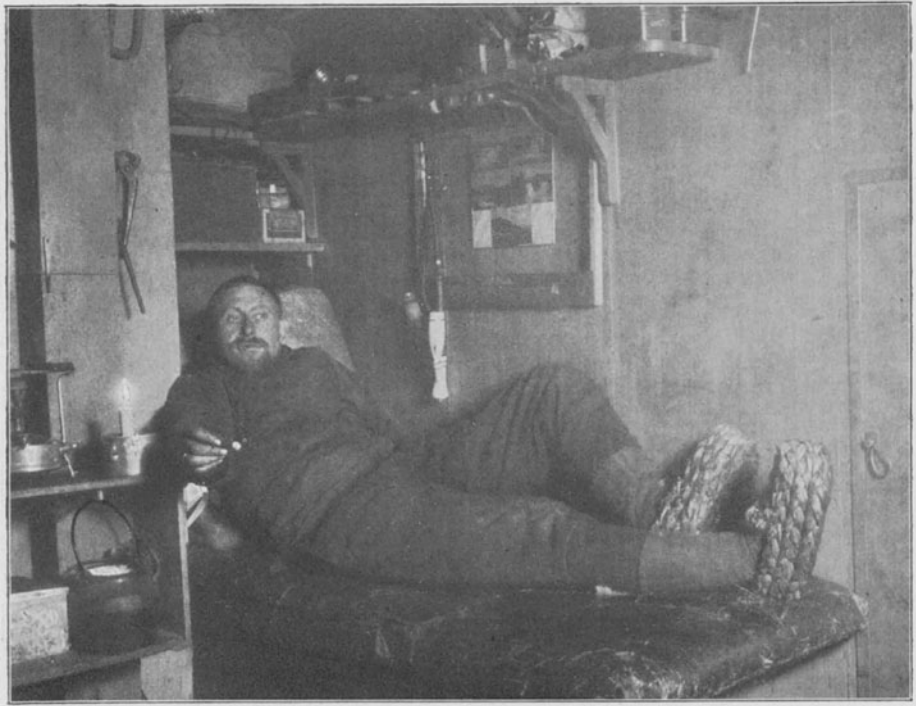
Von der Stube auf Borg: Koch und Gloë.

Allesfressern. Daß sie gern Hartbrot und Fleischschokolade nahmen, wunderte mich nicht, wohl aber, daß sie auch Pferdefleisch fraßen; letzteres war so hart gefroren, daß wir es in große Scheiben zersägen mußten, die wiederum mit der Axt in kleine Stücke zerschlagen wurden. Daß dieses „Pferdefleisch“ auch Knochen, Sehnen und Eisklumpen enthielt, machte nichts. Die Pferde fraßen darauflos, bis die Krippe leer war.

Später, gegen Schluß des Winters, fütterten wir die Pferde mit Schlittenproviant, um sie an dieses Futter zu gewöhnen, welches auf der Reise quer durch Grönland zum Teil an die Stelle des Kraftfutters treten sollte.

Im Anfang sahen sie sich die neue Kost recht bedenklich an und hatten Angst vor den weißen Keks und den gelben Butterklumpen, die da unten auf dem Boden der dunklen Krippe leuchteten. Aber es dauerte nicht lange, bis sie sehr hinterher waren hinter Pemmikan, Sülze, Zitronenbonbons, Zucker, Blutpudding, Fleischschokolade, Hafergrütze, Erbswurst, Hartbrot, Keks und Meiereibutter. Nur Leberwurst ließen sie stets liegen; die war ihnen offenbar zu stark gewürzt.

Wasser konnten wir den Pferden nicht geben, sie mußten mit Eis zufrieden sein, wovon jedes täglich einen Eimer bekam. Auch hierin trat nach und nach eine Veränderung ein. Wir waren auf den Gedanken gekommen, für sie das Aufwaschwasser und den am wenigsten verunreinigten Teil des photographischen Spülwassers zu sammeln. Dieses fettige Wasser stand bei ihnen hoch im Kurs; aber es verschlug natürlich nicht.



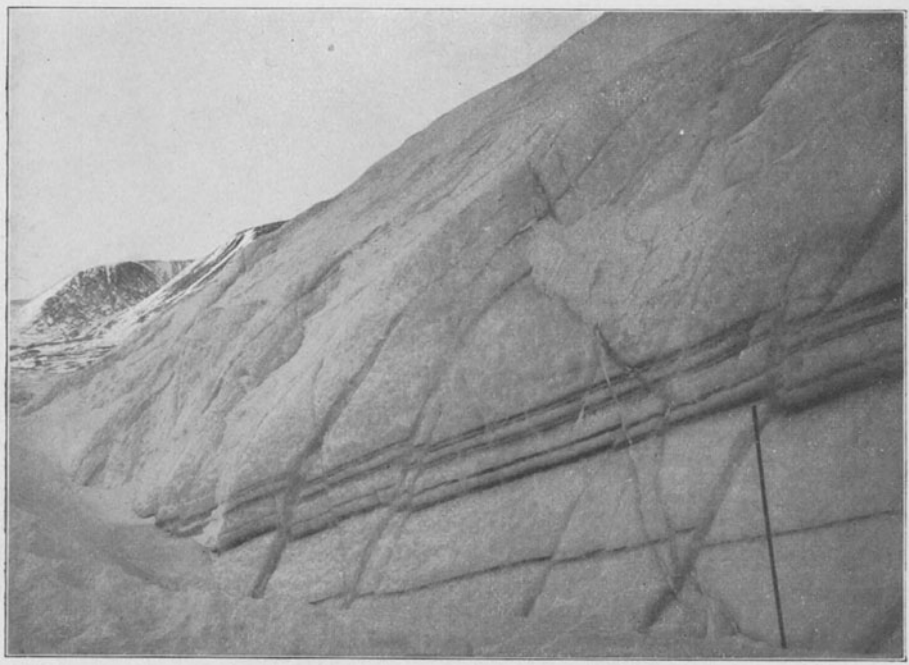
Von der Stube auf Borg: Vigfus.

Den ganzen Winter wurden die Pferde bei gutem Wetter mittags eine Stunde gerührt. Während des größten Teils des Winters besorgten dies Vigfus und Larsen. Vom Februar ab beteiligten wir uns aber alle vier daran, und gleichzeitig wurden auch die Ausflüge auf mehrere Stunden ausgedehnt. Bei diesem Pferderühren ging es immer nach Südwesten über das gefaltete Eis des Storström. Dadurch wurden wir mit diesem Labyrinth nach und nach vertraut, und es gelang uns schließlich, eine wenn auch außerordentlich gewundene Route herauszufinden, auf der wir wenigstens mit halb beladenen Schlitten vorwärts zu kommen hofften. Die Pferde ertrugen selbst die stärkste Kälte gut. Sie bekamen niemals Frostschäden und befanden sich draußen augenscheinlich wohl. Sie wälzten sich übermütig im Schnee, gallopierten umher und schlugen mit den Hinterbeinen aus. Aber wenn die Temperatur sehr niedrig war — 40 bis 45° unter Null —, konnte man doch bei ihnen eine gewisse Bereitwilligkeit bemerken, wieder nach Haus in den verhältnismäßig warmen Stall zu kommen.

Während des Winters trat nur ein Krankheitsfall bei den Pferden ein. Sie bekamen Läuse. Leider entdeckten wir es zu spät, so daß das Ungeziefer Zeit hatte, sich auszubreiten und ein paar von den Pferden etwas abfielen.

Diese Krankheit kurierten wir aber sehr einfach.

Vigfus und Larsen wuschen die Pferde mit einem Bad, das aus 3 Eimern Wasser, 20 Badepulvern, einem guten Deziliter Kreolin, $\frac{1}{2}$ kg Salz, 2 l Spiritus und 5 Stück Salmiak-Terpentinseife hergestellt war. Die Pferde wurden an Kopf,



Zwei sich kreuzende „Blauband“-Systeme in einer Gletscherwand, welche die Natur der Blaubänder als „Verwerfungen“ erkennen lassen.

Hals, Körper und Beinen eingeseift und kriegten Erlaubnis, mit der Seifenlauge im Pelz stehenzubleiben. Nur am Schwanz fanden die Läuse eine etwas feuchte Zufluchtsstätte.

Viele Tage roch ganz Borg nach Spiritus und Kreolin; aber alle Läuse kamen jämmerlich um.

Zu allen Zeiten haben die Gebirgsbewohner mit Verwunderung das scheinbar glasharte Gletschereis wie einen Strom das Tal hinabfließen sehen in die tieferliegenden wärmeren Regionen, wo es abschmolz. Aber erst im Lauf der letzten hundert Jahre hat sich die Wissenschaft mit dieser Frage beschäftigt und zu erklären versucht, wieso diese Masse, die doch so hart und fest zu sein scheint, imstande ist, sich zu bewegen. In der ersten Zeit wurden Gletscheruntersuchungen nur in den Alpen gemacht, und von dort stammen auch die wesentlichsten Gedanken und Vorstellungen, welche die Wissenschaftler sich jetzt vom Eise machen.

Diese Vorstellungen schienen mir aber nur schlecht zur Natur in hocharktischen Gegenden zu passen, und deshalb war eine unserer wichtigsten wissenschaftlichen Aufgaben die Feststellung, ob die in den Alpen gewonnenen Erfahrungen und Theorien auch auf arktische Gletscher angewendet werden können.

Unter anderm mußten wir dazu Eisbohrungen ausführen, um die Temperatur im Innern des Gletschers zu messen. Sollten aber diese Messungen die von mir



Von der Stube auf Borg: Bohrung im Eise.

erhoffte Bedeutung bekommen, so war es notwendig, so tief zu bohren, daß die jährliche Temperaturschwankung unmerkbar wurde. Ich nahm deshalb von vornherein an, daß wir mindestens 15 m tief bohren mußten. Es zeigte sich aber, daß es mit großen Schwierigkeiten verbunden war, so tief zu kommen. Schon bei 6—7 m Tiefe verbog sich die Bohrstange beim Herausziehen so stark, daß ihr oberes Ende das Eis berührte, noch bevor der eigentliche Bohrer aus dem Loch heraus war. Da die Stange nicht elastisch genug war, wurde sie dadurch etwas verbogen und klemmte sich im Loch fest, wenn wir sie wieder hineinführten.

Jetzt kam es uns zustatten, daß wir gezwungen worden waren, auf dem Gletscher selbst zu wohnen. Wir schlugen nämlich unter unserer Stube einen Schacht von $7\frac{1}{2}$ m Tiefe aus und bohrten dann vom Boden des Schachtes in zwei Bohrlöchern weiter bis zu 18 und 24 m Tiefe.

Die Bohrer, die wir von Hause mitgebracht hatten, waren unpraktisch; sie schnitten schlecht ins Eis ein und verloren die Späne, wenn sie herausgezogen wurden. Aber in Vigfus hatten wir den rechten Mann, diese Schwierigkeiten zu besiegen. Er schmiedete die Bohrer mit großer Kunstfertigkeit um, so daß sie ausgezeichnet brauchbar wurden.

Unsere wissenschaftlichen Resultate gehören nicht in diese Erzählung. Doch möchte ich bemerken, daß unsere Messungen der Eistemperatur in Verbindung



Eisbohrung bei Borg in der Winternacht. Magnesiumaufnahme.

mit unsern Beobachtungen über die Bewegungsart des Eises uns zu einer vollkommen selbständigen Auffassung dieser Dinge brachten. — — —

Das Wetter spielt auch für das Verständnis der übrigen Natur eines Landes eine große Rolle. Schon aus diesem Grunde mußte die Meteorologie eines unserer wichtigsten wissenschaftlichen Arbeitsgebiete sein.

Die Meteorologie ist noch eine neue Wissenschaft, kaum den Kinderschuhen entwachsen. In unbekanntem Gegenden, wo eigenartige meteorologische Verhältnisse herrschen, wird man deshalb oft Beobachtungen machen, die für die Meteorologie selbst Bedeutung gewinnen können.

Die Randzone des Inlandeises war ein solches unbekanntes Gebiet. Unsere Expedition war die erste, die auf Grönlands Inlandeis überwinterte, und der Umstand, daß Wegener Meteorologe von Fach war, machte es uns möglich, die günstige Lage unserer Winterstation in meteorologischer Hinsicht ganz auszunutzen.

Außerdem bedeutete es gerade für diese Untersuchungen einen großen Vorteil, daß unsere Heimreise quer über Grönland gehen sollte. Es war zu erwarten, daß die meteorologischen Untersuchungen in der Randzone neue Fragen aufwerfen würden, die vielleicht auf der Reise durch das Innere Grönlands beantwortet werden konnten.

Neben und in Verbindung mit den gewöhnlichen meteorologischen Beobachtungen lief noch eine ganze Reihe wissenschaftlicher Untersuchungen mehr spezieller Art. Das Nordlicht habe ich schon früher erwähnt. Weiter handelte es sich unter anderem um die Untersuchung von Luftspiegelungen, der Fähigkeit



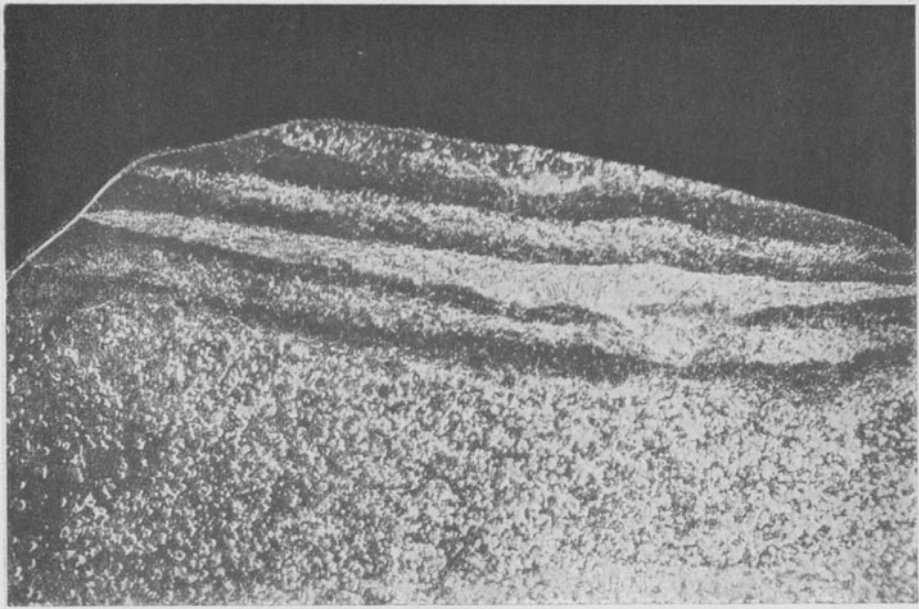
Außergewöhnlich breite „Blaubänder“ (innere Gleitflächen), an der Steilwand des Storström im Borgfjord heraustretend. Die dunkle Färbung der Blaubänder rührt von der Durchsichtigkeit des hier blasenfreien Eises her.

des Schnees, das Licht zu reflektieren, der Kristallformen von Schnee und Reif und der Beobachtung der Dämmerung.

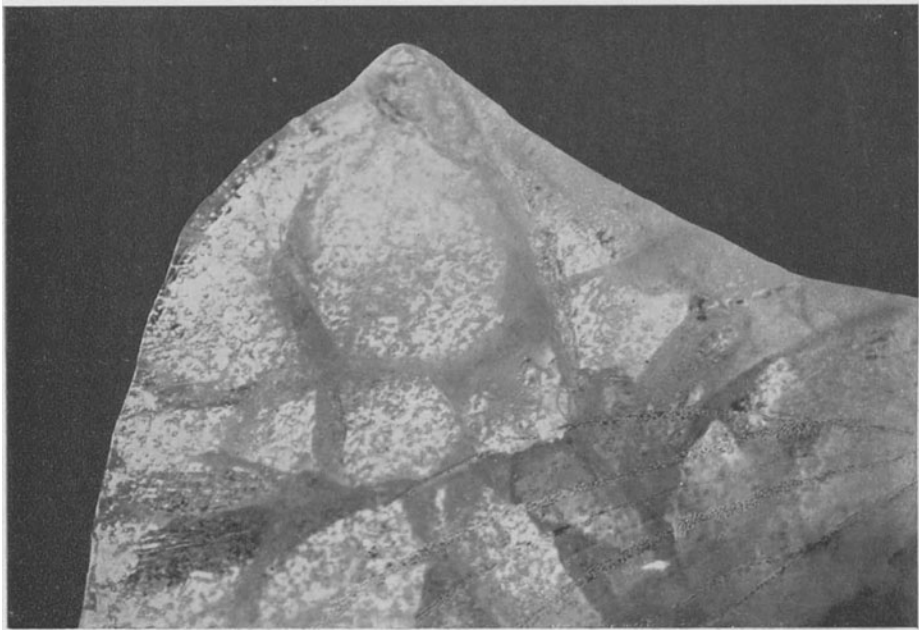
Bei all diesen Untersuchungen kann man die Photographie kaum entbehren. Aber das Photographieren ist in arktischen Gegenden mit vielen Schwierigkeiten verknüpft.

Das Öl im Verschußmechanismus und in der Blende gefriert, so daß der Apparat nicht funktionieren will. Die Kassetten bereifen, sobald man in die warme Stube kommt, und einen Augenblick später schmilzt der Reif, so daß sie von Wasser triefen. Wenn man die Platten einmal in die Kälte hinausgebracht hat, darf man sie nicht wieder hereinnehmen, ehe man sie direkt in den Entwickler legen kann, sonst werden sie durch die Feuchtigkeit verdorben. Man kann die Chemikalien nicht warm halten, und deshalb wirken sie nicht so, wie sie sollen. Das Spülwasser ist unsauber und gefriert in den Schalen usw. Und doch gelangen unsere Photographien gut, dank Wegeners eingehender Kenntnis des Photographierens und seiner mehrjährigen Erfahrung gerade als Polarphotograph.

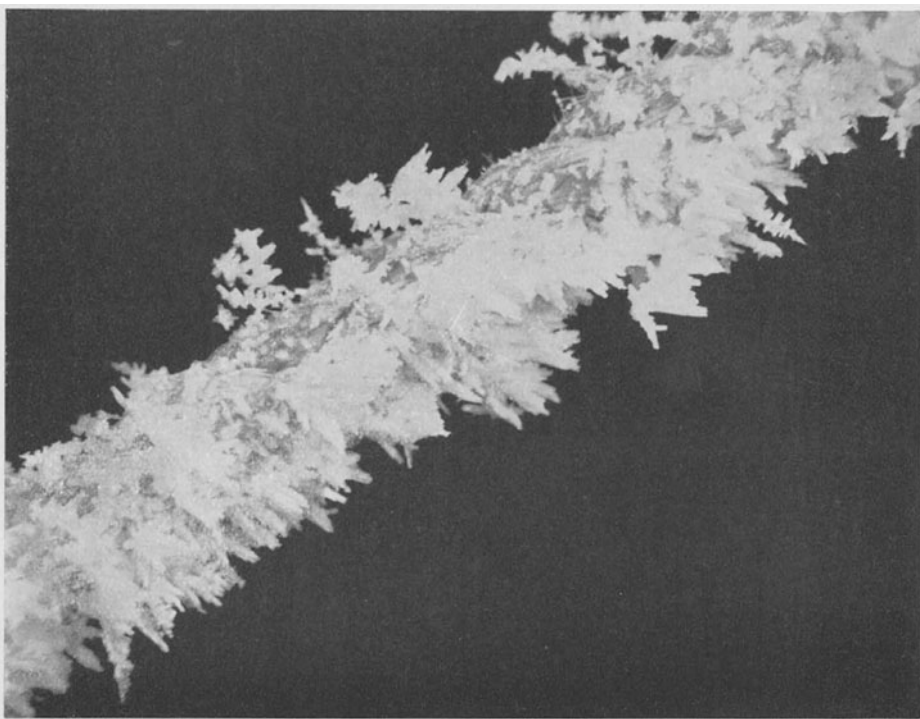
— Ich habe hier ganz kurz von einem Teil unserer recht umfangreichen wissenschaftlichen Wirksamkeit erzählt, um verständlich zu machen, daß eine arktische Forschungsreise nicht dasselbe ist wie ein waghalsiges und keck durchgeführtes



Detailbild eines Blaubandes (oberer Teil des Eisstückes). Nat. Gr.



Kornstruktur des Gletschereises.



Reifkristalle an einem Seil (natürliche Größe).

Sportunternehmen, sondern ihre tiefere Berechtigung in ihrer wissenschaftlichen Arbeit sucht.

Die reine Wissenschaft hat keine praktischen Ziele, sondern sucht nur das innere Wesen der Dinge zu erforschen. Es ist deshalb unrichtig, wenn man, wie es so oft geschieht, die Bedeutung der Wissenschaft nur in ihrer Anwendung auf das praktische Leben suchen will. Ihre Bedeutung liegt viel tiefer und fällt zusammen mit dem moralischen Wert allgemeiner Erkenntnis der Wahrheit.

Kaum war die letzte Schlittenlast nach Borg gefahren, so erschienen die Füchse. Anfangs hielten sie sich noch etwas zurück und begnügten sich damit, ihre Festmahlzeiten an den Pferdekadavern abzuhalten, die ein Stück von Borg entfernt auf dem Eise lagen und darauf warteten, als Kraftfutter verarbeitet zu werden. Eines Tages sahen wir da draußen eine Versammlung von drei Blaufüchsen und vier bis fünf Eisfüchsen. Die Blaufüchse waren die Führer; die weißen mußten sich vorläufig damit begnügen, in ehrerbietigem Abstand den Augenblick abzuwarten, wo die blauen Herren satt sein würden.

Nach und nach wurden die Füchse zudringlicher und hielten nachts auf dem Hausdach Bälle ab. Manchmal ging Larsen mit zum Ball, bald mit Büchflinte und bald mit Karabiner; aber die Füchse waren zu scheu und ließen ihn gewöhnlich nicht so nahe kommen, daß er sie in der Dunkelheit hätte treffen können.

Gloë half Larsen gut, konnte aber auch nicht immer auf dem Posten sein. Er hatte sich ein kleines Lager in Lee des Müllhaufens gemacht. Da lag er oft stundenlang auf der Lauer und fror natürlich, das arme Vieh. Die Temperatur war meist ein gut Stück unter -40° .

Eines Tages hatte Larsen drei geschossene Füchse auf's Dach gelegt. In der Nacht war oben das gewohnte Hallo; am nächsten Morgen waren zwei der toten Füchse einige Meter vom Hause weggeschleppt und ihnen die Schwänze oben an der Wurzel abgebissen. Die Schwänze lagen, im übrigen unbeschädigt, dicht daneben.

Wir ließen den dritten Fuchs auf dem Dach liegen, und einige Tage später war er auch fortgeschleppt und hatte den Schwanz verloren, ganz wie die andern.

Für unsere menschlichen Begriffe erschien uns dies denn doch als eine etwas eigentümliche Art, „die letzte Ehre zu erweisen“!

Einmal schoß Larsen einen Eisfuchs, der ganz mit Flöhen übersät war. Ich setzte ein Dutzend der Flöhe in Spiritus und nahm sie später über Grönland mit in dem Gedanken, daß sie wissenschaftliches Interesse haben könnten. Ob es so ist, weiß ich nicht, ich verstehe nichts von Zoologie.

Die Füchse wurden immer dreister und gingen zuletzt in den Eingangstunnel und benagten dort unsere Pelze. Da legten wir aber Gloë des Nachts dorthin, und er empfing sie mit großem Lärm und jagte sie weg.

Ab und zu geschah es aber, daß ein Fuchs sich nicht wegzulassen wollte. Dann „kämpften“ Gloë und der Fuchs auf dem Müllhaufen. Sie waren beide gleich bange und umkreisten sich unaufhörlich, während Gloë aus vollem Halse bellte, bis er Larsen zu seiner Hilfe herausgelockt hatte.

Es lag Gloë gar nicht, sich mit den Füchsen zu schlagen. Er wußte wohl, daß er nichts machen konnte, wenn der Fuchs sich zur Wehr setzte; aber gerade deshalb bellte er so gewaltig; da konnte ihn der Fuchs zur rechten Zeit entdecken und leicht entschlüpfen.

Doch einmal hatte er sich verrechnet. Er lag im Eingangstunnel, als er Larsens Schuß hörte, und stürzte natürlich sofort los, um den Fuchs zu verfolgen.

Aber der Fuchs war so schwer verwundet, daß er nicht laufen konnte. Gloë sauste wider Willen auf ihn drauf, und der Kampf entbrannte.

Gloë wurde sofort ganz klein. Der Fuchs biß sich in seiner Oberlippe fest; Gloë heulte jämmerlich und konnte sich nicht befreien. Erst als Larsen dazukam und den Fuchs mit dem Flintenkolben erschlug, fand Gloë seinen Mut wieder. —

Im Januar trat starker Schneefall bei stillem Wetter ein. Meterhoch lag der Neuschnee wie lockerer, leichter Puder auf dem Gletscher.

Von da ab blieben die Füchse fort. Es schien fast, als ob sie nicht durch dieses Meer von Schnee hindurchschwimmen konnten.

24. Dezember. Der Weihnachtsabend verlief still und schön. Da hatte man doch einmal richtigen Winter zu Weihnachten — am Heiligabend fror es 42° !

Nach dem Weihnachtessen, das aus Labskaus und Kaffee mit einer Wagenladung Kuchen bestand, zündeten wir die feinen Zigarren mit Leibbinde an.

Natürlich vergaßen wir auch die Tiere nicht. Die Pferde bekamen Extraheu und jedes einen ganzen Eimer Wasser, und das Kamiktier erhielt so viel Blutpudding, daß es schließlich hinaus an die Luft mußte . . .

Sowohl die Weihnachtsgaben vom Komitee als die mehr privaten waren besonders glücklich gewählt. Sie bestanden aus dem Bilde des Königs, einem Grammophon, einer ganzen Bibliothek Unterhaltungslektüre, Tabak, Zigarren, Wein, Kuchen und Konfekt.

Sämtliche Geschenke wurden sofort für gemeinsames Eigentum der ganzen Expedition erklärt. Nur bei einer Sache war das praktisch unmöglich. Wegener hatte über zwanzig Hefte schöner Literatur in deutscher Sprache erhalten, die leider nur er und ich verstanden. Aber gerade Vigfus und Larsen hatten am meisten Zeit, sich durch diesen Berg von Schönliteratur hindurchzuarbeiten, während Wegener und ich fast an der Fachliteratur, die wir selbst mitführten, genug hatten und nur dann und wann Unterhaltungsbücher lasen.

Um 10 Uhr abends leerten wir eine Flasche Sekt, wünschten uns gegenseitig „Fröhliche Weihnachten“ und gingen schlafen.

25. Dezember. Am Weihnachtstag standen wir erst um $1/27$ Uhr auf und verbrachten den Tag mit Lesen, Plaudern und Grammophonkonzert.

Für mich war der Weihnachtstag ein ganz besonderer Festtag: ich nahm zum erstenmal wieder an der Hausarbeit teil.

Seit jenem Unglückstag vor sieben Wochen, an dem ich in die Gletscherspalte fiel, war ich jeden Morgen im Schlafsack liegen geblieben, während meine Kameraden Stube und Stall reinmachten und Hafergrütze kochten.

Allerdings konnte ich noch nicht im ganzen Umfange an der Hausarbeit teilnehmen. Ich wagte noch nicht, das Reinmachen im Stall und Pferdefüttern zu übernehmen; auch Eis holen oder die schweren Petroleumbehälter schleppen konnte ich noch nicht; aber ich konnte Essen kochen. Bis Ende Januar bereitete ich jeden Tag das erste und zweite Frühstück, und die anderen wurden wieder der Reihe nach des beneidenswerten Genusses teilhaftig, eine halbe Stunde länger im warmen Schlafsack liegen zu bleiben und die Kameraden in der Stube herumhantieren zu hören, wo am Morgen die Temperatur fast niemals höher als 10° war.

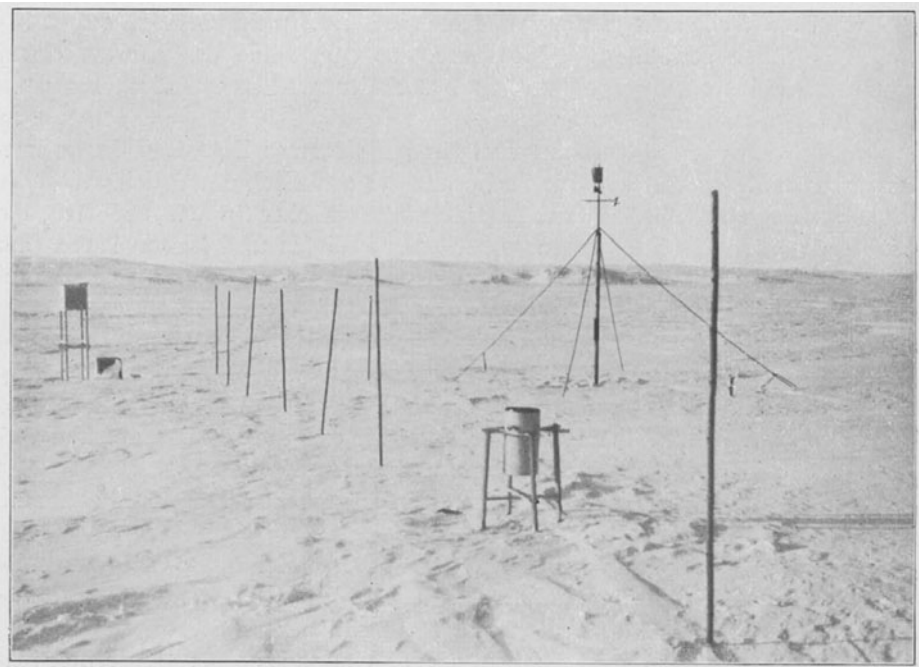
Damit Larsen und Vigfus doch auch etwas Vergnügen von unsern deutschen Büchern hatten, ließ ich mich auf ein etwas gewagtes Experiment ein; ich las abends laut auf dänisch vor, indem ich nach dem deutschen Text extemporierte. Es war recht anstrengend für mich, weil ich immer, während ich den einen Satz übersetzte, meine Augen schon ein paar Linien weiter laufen lassen mußte, um schon den nächsten Satz bereit zu haben. Mehr als eine Stunde lang konnte ich es ohne Pause nicht aushalten, dann war ich erschöpft.

Zuerst versuchte ich es mit einigen Humoresken von Mark Twain. Das ging recht gut; sein barocker Humor litt nicht zu sehr unter meinem Radebrechen.

Dann versuchte ich „Eine Guts Geschichte“ von Selma Lagerlöf.

Ich hätte wünschen mögen, daß die berühmte Verfasserin selbst dabei gewesen wäre — nicht um zu hören, wie ich ihre vollendet schöne Sprache mißhandelte, sondern um zu sehen, daß ihr Kunstwerk wirklich eine solche Behandlung vertrug.

Da saß ich und las auf dänisch eine schwedische Erzählung nach deutschem Text einem Zuhörerkreis vor, der aus einem deutschen Wissenschaftler, einem



Thermometerhütte, Schneemesser und Windfahne bei Borg.
(Die Bambusstangen dienen als Wegmarkierung bei Schneestürmen.)

isländischen Bauern und einem dänischen Seemann bestand. Ich hätte wünschen mögen, daß Selma Lagerlöf — ebenso wie ich, wenn ich das Buch für diesen Abend schloß — gesehen hätte, wie meine drei Kameraden von der Stimmung der Erzählung gepackt waren.

Einen schöneren Triumph hat sie wohl kaum je gefeiert. — — —

31. Dezember. Das alte Jahr schloß mit einem Trumpf. Die Mitteltemperatur am letzten Tag des Jahres war $-46,7^{\circ}$, und die letzte Thermometerablesung um 9 Uhr abends brachte zugleich die niedrigste Temperatur des Jahres, nämlich $-47,3^{\circ}$.

1913. 3. Januar. Der Mond war jetzt wieder verschwunden, und die Dunkelheit der Winternacht fesselte uns wieder an das Haus; aber sie wirkte keineswegs drückend auf uns.

Die Mondzeit mit ihrem matten, silberweißen Licht, das Tag und Nacht schien, hatte zwar manches Anziehende. Wenn aber der Mond fort war und nur die Sterne und das Nordlicht ein schwaches Dämmerlicht schufen, entfaltete sich in der Dunkelheit eine besondere Tätigkeit, die auch ihre Reize hatte.

Unsere Zeit wurde dann vollauf in Anspruch genommen mit Photographieren der Nordlichter, mit Messungen über die Ausdehnung des Erdschattens in der Atmosphäre und Beobachtungen des Zodiakallichts.

Namentlich dieses letztere, geheimnisvolle Licht, das noch nie früher in arktischen Gegenden beobachtet war, fesselte unsere Phantasie und nahm unsere Fähigkeiten und Kräfte in Beschlag.



Nordlicht über Borg.

Wegener und ich gingen stündlich des Nachts hinaus, um das Zodiakallicht zu beobachten. Schon am Nachmittag begann es als grauweißer, schwach leuchtender Schimmer am südlichen und südwestlichen Himmel, aber im Laufe der Nacht nahm der Lichtschein die Form eines regelmäßigen Bogens an, der noch um Mitternacht 20° über dem nördlichen Horizont stand, von wo er eine schiefe, flach auf dem Horizont liegende Lichtpyramide nach Westen entsandte.

Mit Hilfe des Zodiakallichts versuchten wir die Dicke der Erdatmosphäre zu berechnen und kamen zu dem vorläufigen Resultat von 600—700 km. — —

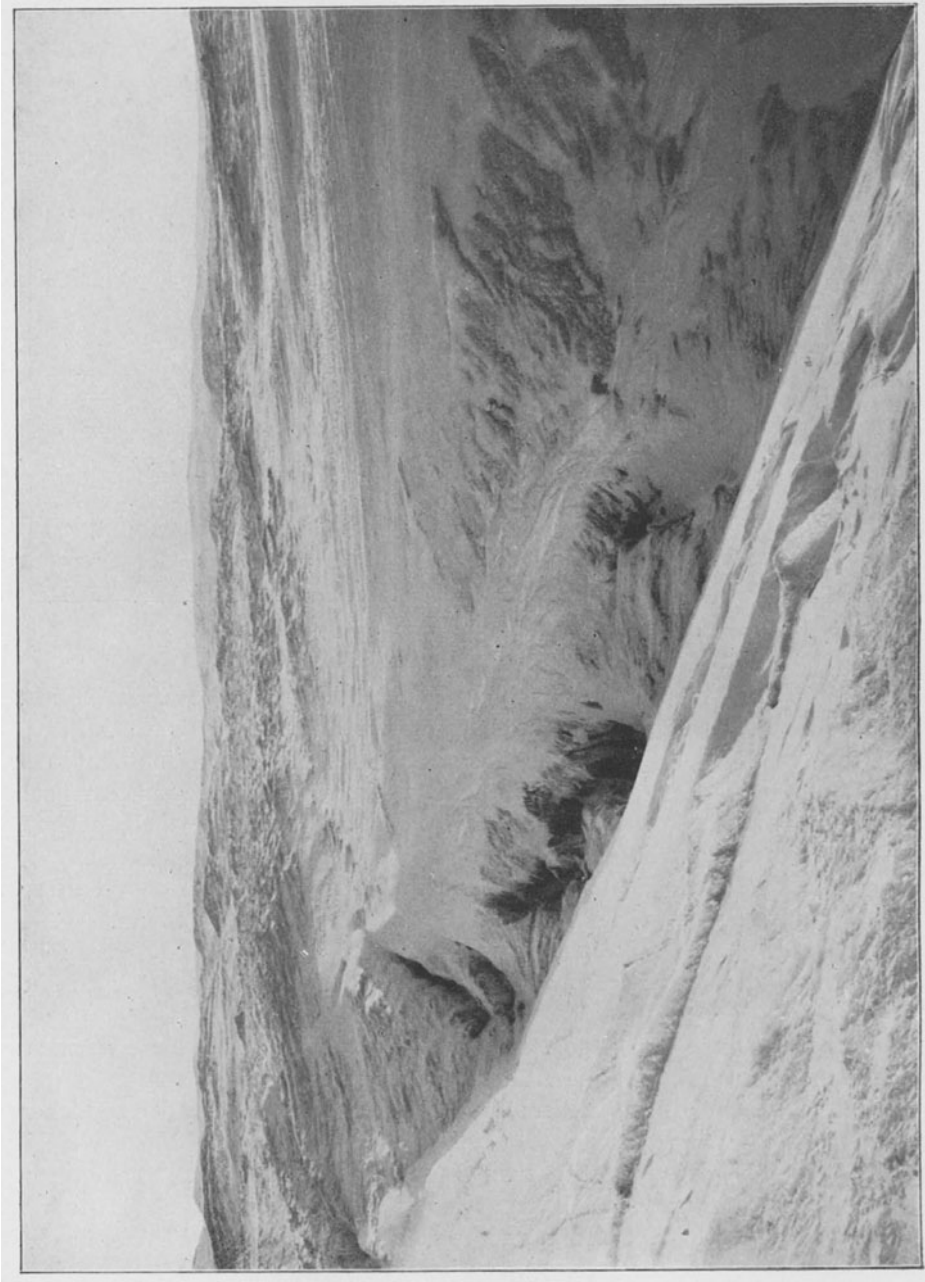
9. Februar. Ein rasender Sturm fegte den weißen Puder vom Gletscher fort, und der Schnee war wieder festgeweht, eben und hart genug, um Menschen und Pferde zu tragen.

Die Temperatur fiel auf -50° . Es hielt schwer, draußen die Nase warm zu halten; aber im übrigen war die Kälte nicht unangenehm.

Das Licht kehrte langsam wieder; um die Mittagszeit färbte es den südlichen Himmel mit rosigem Schein.

Auch der Gletscher schien zu neuem Leben zu erwachen; er streckte sich, so daß es in ihm knisterte. Er bekam feine Ritzen, die sich Tag für Tag unter dem Schnee weiter öffneten, und in welche die Pferde alle Augenblicke mit den Beinen einbrachen.

Noch waren die Spalten schmal — wohl nirgends über $\frac{1}{2}$ m breit — und ganz ungefährlich. Eines Tages brach ich selbst zweimal durch den Schnee. Es gab jedesmal einen förmlichen Schlag in mir. Früher hatte ich kaum darauf geachtet,



Spalten im Storström südwestlich von Borg.



Borg im Frühjahrschnee. Rechts der Müllhaufen.

wenn ich ein Bein in eine Gletscherspalte steckte; aber jetzt war mir dabei sehr unbehaglich zumute. Das waren die Nachwirkungen von meinem Unfall im Herbst. — — —

14. Februar. Der 14. Februar wurde unser größter Festtag. Die Sonne kam wieder! Sie zeigte uns gerade nur ihren obersten, goldenen Rand über den Bergen und dem Gletscher im Süden; zwei Stunden lang blickte sie verstohlen über den welligen Horizont.

Wir standen alle vier draußen auf dem hartgefrorenen und schneebedeckten Müllhaufen — dem höchsten Punkt auf viele Kilometer im Umkreis —, freuten uns über den langersehnten Anblick, badeten uns im Licht der Sonne und suchten uns einzubilden, etwas Wärme in ihren Strahlen zu fühlen.

Ich warf einen Blick nach unten über den künstlichen, schneebedeckten Hügel, auf dem wir standen, und entdeckte vier schwache violette Streifen, die sich von unseren Füßen weit über den rötlichen Schnee nach Norden erstreckten.

Da war es mir, als ob auch wir jetzt nach einer langen, dunklen Nacht erwachten, als ob dies auch für uns die Stunde der Wiedergeburt war — jetzt waren wir wieder richtige Menschen mit Schatten!



Föhnwolken über Königin-Luise-Land.

Dritter Abschnitt.

1. Storström und Königin-Luise-Land.

Auf unseren langen Ausflügen zum Zweck der Bewegung der Pferde hatten wir zwar durch den schlimmsten Teil des gefalteten Eises auf dem Storström schon einen einigermaßen brauchbaren Schlittenweg gefunden; aber wir mußten nun noch den weiteren Weg bis zum Königin-Luise-Land auskundschaften. Zwar glaubten wir, daß uns das nicht schwer fallen könnte. Aber aus langjähriger Erfahrung wußten wir, daß man einen Gletscher nicht kennt, ehe man ihn begangen hat.

4. März. Am Morgen des 4. März brachen wir alle vier auf, jeder auf seinem Reitpferd. Das fünfte ging als Packpferd, mit Futter beladen.

Die Reise ging schnell vonstatten. Es gelang uns, einen brauchbaren, aber langen und ziemlich schlechten Fahrweg bis Gundahls Knold herauszufinden. Wir mußten einen großen Bogen nach Süden machen über Bistrups Brä; dadurch wurde der in Luftlinie kaum mehr als 14 km weite Weg etwa 25 km lang.

Auf dem Rückweg ritten wir ungefähr den kürzesten Weg, ohne Rücksicht auf das Eis. Mit Schlitten wären wir hier nicht vorwärtsgekommen; aber unsere mit Eisspitzen beschlagenen Pferde kamen mit dem unebenen Eis ganz gut zurecht.

Nachmittags um 6 Uhr waren wir wieder zu Hause, nachdem wir in 10¹/₂ Stunden 40 km zurückgelegt hatten bei einer Temperatur, die zwischen — 37° und — 41° schwankte.



Vigfus Brunka. Koch Kavalier. Larsen
auf Grauni. auf dem Fuchs. auf Polaris.

Die fünf Pferde der Expedition nach der Überwinterung.

Den größten Teil des Weges hatten wir zu Fuß zurückgelegt. Geritten waren wir wohl nur 10 bis 12 km durch das schlimmste Eis, in dem wir selbst nicht feststehen konnten.

Nun ist das Reiten bei so niedriger Temperatur auch ein recht gemischtes Vergnügen; aber ich muß doch gestehen, der Ritt über den schwierigsten Teil des Gletschers war ein Genuß.

Als wir nach Hause kamen, war uns der Reif bis zum Unterzeug gedrunken, aber im übrigen hatten wir nicht unter der Kälte gelitten. Nur Wegener und Larsen hatten sich ein paarmal einzelne Teile im Gesicht erfroren.

Jetzt hatten wir also einen Weg nach Königin-Luise-Land gefunden, den wir mit Schlitten befahren konnten, und wir begannen nun sofort mit den Depotreisen.

Bei der niedrigen Temperatur und den häufigen Schneestürmen war es noch nicht ratsam, sich ohne zwingende Notwendigkeit auf lange Schlittenreisen einzulassen. Wir beschränkten uns deshalb zunächst darauf, ein großes Depot ungefähr 15 km weit auf dem Storström auszulegen.

6. März. Wir begannen mit den Eichenschlitten, die uns im Herbst so gute Dienste geleistet hatten; doch zeigte es sich bald, daß sie jetzt weniger praktisch waren. Jedesmal, wenn wir nach Abspannen der Pferde die großen Schlitten über einen Eisabhang hinabgleiten ließen, bohrten sie sich am Fuß des Abhangs so tief in den Schnee ein, daß wir zu den Schaufeln greifen mußten, um sie wieder auszugraben.



„Pferdebewegen“ auf dem Storström.

Die Nansenschlitten dagegen glitten leicht über den Schnee hin, und bald erwies sich unsere Furcht, daß sie auch jetzt nicht halten würden, als unbegründet.

Die Eichenschlitten ließen wir deshalb ungefähr in der Mitte des Storström stehen. Nur die Kastenstücke nahmen wir ganz bis nach Königin-Luise-Land mit, wo sie als Dach für die festen Pferdeställe dienten, die wir allmählich auf dem Wege anlegten.

Auf den Rückfahrten saßen wir gewöhnlich auf leerem Schlitten und zuckelten so gemächlich über den Schnee; erst wenn wir das gefaltete Eis erreichten, kam Leben in die Karawane. Die leichten Schlitten sprangen über die Eisknollen hinweg und rutschten seitwärts die Abhänge hinunter. Manchmal glitten sie bis neben die Pferde, so daß diesen die Stränge um die Beine schlugen. Oft war es schwierig, sich auf den Schlitten festzuhalten, und es geschah gar nicht selten, daß ein Pferd durchging und der Schlitten mit den Kufen nach oben um es herumtanzte, während der Kutscher, ärgerlich vor sich her scheltend, im Trab hintennach kam und mit langen Blicken seinem Schlitten nachschaute.

Als ich eines Tages ziemlich verfroren von einer solchen Tour heimkam und die Strümpfe wechselte, um Wärme in meine kalten Füße zu bekommen, entdeckte ich, daß ich den Nagel am linken großen Zeh verloren hatte — an dem Zeh, in dem ich Frostbrand hatte —, ohne daß ich vorher etwas davon gespürt hatte. Ein paar Tage später fand Vigfus den vermißten Nagel in seinem einen Binsenschuh. Die Götter mögen wissen, wie er dahin geraten war! — — —



Heimkehr mit leeren Schlitten.

11. März. Der Frühling wollte noch nicht recht anfangen. Meistens war die Temperatur noch unter -40° . Aber jetzt lag unser ganzes Reisegepäck auf dem Storström, und wir mußten daran gehen, es weiter westwärts nach Königin-Luise-Land zu fahren.

Frühmorgens brachen Vigfus, Larsen und ich auf, um einen Schlittentransport zu Gundahls Knold zu bringen und dort ein Schneehaus für die Pferde zu bauen.

Aber wir kamen früher, als wir dachten, von dieser Reise zurück. Der Storström widersetzte sich bis zum letzten Augenblick unseren anmaßenden Versuchen, über ihn vorzudringen. Doch machten wir uns nicht viel Sorgen darum. Wir wußten, daß wir hinüberkommen konnten, wenn es auch ein hartes Stück Arbeit werden würde.

Ein 20 m tiefes und 80 m breites Flußbett bildete die Grenze zwischen Storström und Bistrups Brä. Diese gewaltige Vertiefung konnten wir nur an einer einzigen Stelle überschreiten, an der die Schneestürme einen Damm zusammengehaut hatten, der bis auf wenige Meter an die Gletscheroberfläche heranreichte. Der Kamm des Dammes bildete eine gebrochene Linie, so daß man, gleich nachdem man auf ihn hinuntergerutscht war, mit dem Schlitten eine scharfe Wendung ausführen mußte.

Wir hatten schon mehrere Male diesen etwas schwierigen Übergang passiert und waren deshalb vielleicht etwas gleichgültig geworden.

Beim Hinunterfahren auf den Damm bekam Larsen so viel Schwung, daß er nicht mehr zur rechten Zeit wenden konnte, sondern samt dem Schlitten über den Rand hinunterstürzte. Das Pferd blieb oben auf dem Damm stehen



Faltungen im Eis des Storström.



Das große Bachbett auf dem Storström.



Auf dem Schneedamm über das große Bachbett auf dem Storström.

und der Schlitten in den Strängen hängen; beide Längsstreben waren zerbrochen und zwei Stützen krummgeschlagen. Larsen selbst war es schlimmer ergangen. Er war unter den Schlitten geraten und hatte sich den rechten Fuß gequetscht.

Wir hätten nun unzweifelhaft direkt mit ihm nach Borg zurückfahren sollen. Aber Larsen war ein Dickkopf und wollte nicht nachgeben. Er behauptete, wenn er nur eine Stunde lang auf der Last sitzen dürfte, wäre gar kein Grund vorhanden, umzukehren — wenn wir überhaupt mit dem zerbrochenen Schlitten weiterfahren konnten.

Wir reparierten den Schaden ganz vorläufig und fuhren also weiter, und nachdem Larsen eine Stunde lang oben auf der Last gelegen hatte, sah ich ihn wirklich herunterkriechen und auf anderthalb Beinen neben dem Schlitten herhumpeln.

Auf dem Randsee wurde der Schnee so locker, daß die Pferde fast bis zum Leib einsanken und kaum die jetzigen leichten Lasten schleppen konnten. Wir arbeiteten uns deshalb zum Lande hindurch, um zu versuchen, ob es da nicht besser ginge. Aber wir kamen vom Regen in die Traufe. Hier auf dem Lande war der Schnee noch tiefer und lockerer, so daß die Schlitten nach kurzer Zeit vollständig festgefahren waren.

Vigfus und ich suchten nach einem besseren Weg, während die Pferde sich etwas verschauften.

Südwestlich von Gundahls Knold stießen wir auf ein großes Flußbett, das aus dem Borgjökel kam. Auf den Schotterbänken an seinen Seiten lag so wenig Schnee, daß man dort verhältnismäßig leicht vorwärtskommen mußte.



Ein entleerter Randsee am Königin-Luise-Land.

Gleichzeitig bot das Flußbett ganz günstige Bedingungen für den Bau eines Pferdestalles.

Wir schleppten die Schlitten zum Fluß hinunter, luden ab, fütterten und „tränkten“ die Pferde und fuhren dann heim. Mit dem zerbrochenen Schlitten konnten wir auf keinen Fall weiterkommen.

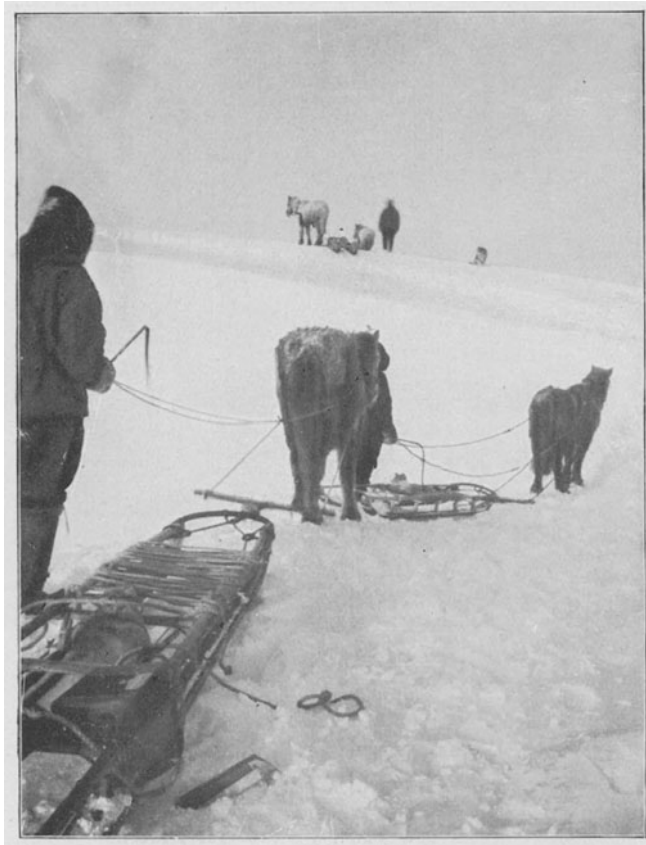
Um 9 Uhr abends waren wir wieder bei Borg.

Der Himmel war bewölkt, und während der letzten Stunde fuhren wir in vollständiger Dunkelheit; aber die Pferde kannten den Weg nach Hause über die unebenen Eisfelder und folgten genau der von ihnen selbst getretenen Spur.

Sowohl für die Pferde als für uns war es ein anstrengender Tag gewesen, am schlimmsten natürlich für Larsen. Er hatte sich böse gequetscht, als er vom Damm hinunterstürzte; Unterschenkel und Fußgelenk waren stark geschwollen, und am nächsten Tage konnte er nur mühsam gehen. Den Rest des Monats mußte er zu Hause bleiben, und als wir Borg zum letztenmal verließen, war er noch durchaus nicht wieder ganz in Ordnung. — — —

14. März. Unser nächster Versuch, das Storströmdepot bis nach Königin-Luise-Land weiterzubringen, fiel nicht viel besser aus.

Diesmal brachen Vigfus, Wegener und ich mit drei Schlitten und allen fünf Pferden auf. Als wir unser Depot am Randsee südwestlich von Gundahls Knold erreichten, waren die Pferde reichlich warm vom Waten in dem tiefen Schnee, der den See bedeckte. Wir fingen sofort mit dem Ausgraben des Pferdestalles an, was drei Stunden in Anspruch nahm. Nun schwitzten wir, während die Pferde unter ihren Decken vor Kälte zitterten.



Schischlitten.

Sobald der Stall fertig war, brachten wir die Pferde hinein, und nach kurzer Zeit war es drinnen warm.

Abends gingen wir ein Stück zum Borgjökel hinauf. Auf dem Rückweg fanden wir im Schnee ganz frische Spuren von zwei Moschusochsen.

Die Moschusochsen müssen wohl Standtiere auf Königin-Luise-Land sein. Von Februar bis Mai oder Juni können sie wohl, wenn auch mit Beschwer, vom Daniel-Bruuns-Land über den Borgfjord und Storström nach Königin-Luise-Land kommen; aber im übrigen Teil des Jahres muß es hier selbst für Moschusochsen unmöglich sein, durchzukommen. Und die Ochsen, welche auf dem Königin-Luise-Land überwintert haben, werden kaum das Land gerade im Frühling verlassen, wo die Lebensbedingungen für sie dort günstiger sind als an irgendeinem andern Ort in der Nähe.

15. März. In der Nacht bekamen wir Wind mit starkem Schneefegen aus Westen, fast einen Schneesturm, und am Morgen war das Wetter noch immer so schlecht, daß es nicht ratsam war, zu reisen. Aber im Zelte stillzuliegen und die Hände in den Schoß zu legen, war nicht sehr interessant, und heim nach Borg mit dem Winde im Rücken mochte es vielleicht doch gehen. Später am Tage, als die Untätigkeit anfang drückend zu werden, fuhren wir nach Hause.

17. März. Am 17. März ging es wieder fort, wie gewöhnlich mit drei Schlitten und fünf Pferden. Nun wollten wir Ernst machen und das Storströmdepot auf den Borgjökel bringen. Aber es war fast, als ob die Natur auf dem Storström und in Königin-Luise-Land verhext war — auch diesmal gelang es uns nicht vollständig.

Am Storströmdepot beluden wir die Schlitten, am Randseedepot fütterten wir, und dann zogen wir weiter nach Westen in das Tal hinein, welches das Bett für den Borgjökel bildet.

Es wurde eine schwere Reise für Pferde und Menschen. Der Schnee im Gletschertal war locker und so tief, daß wir schließlich bis zum Leib einsanken und uns nur mit äußerster Anstrengung vorwärtszwingen konnten. Wir zogen es deshalb vor, wo es möglich war, über die nackten Schotterbänke zu fahren, wo die Pferde die Schlitten verhältnismäßig leicht ziehen konnten.

Auf und ab ging es über Lehm und große Steine — bald waren wir auf einem Hügel, bald im Grunde eines Tals. Der Weg schien kein Ende zu nehmen. Menschen und Pferde troffen von Schweiß, als wir uns endlich durch die fünf Kilometer vom Randsee bis zur Stirn des Borgjökels hindurchgearbeitet hatten.

Wer gewöhnt ist, in der Natur zu wandern, weiß, wie gründlich man sich beim Schätzen von Abständen und topographischen Verhältnissen irren kann; aber nie vorher habe ich einen so riesigen Irrtum erlebt wie den, dem wir hier verfallen waren. Diese fünf Kilometer durch ein hügeliges Terrain waren dieselbe Strecke, die drei erfahrene, arktische Reisende im vorigen Herbst vom Gipfel von Gundahls Knold aus für „einen flachen und schmalen Landstreifen von einigen hundert Metern Breite“¹⁾ gehalten hatten!

Vor dem Borgjökel liegt eine Endmoräne (Schotterwall) von ungefähr 150 m Höhe. Zwischen ihr und dem eigentlichen Gletscher war eine schneegefüllte Kluft. In ihr gelang es uns, im Zickzack und mit einem bedeutenden Umweg die Schlitten hinaufzufahren. Immerhin war der Weg so steil, daß wir uns mehrere Male an den Pferden festhalten mußten, um nicht selbst auf den schrägen Schneeflächen ins Rutschen zu kommen.

Nachdem wir unser Gepäck einen knappen Kilometer vom Gletscherrande entfernt niedergelegt hatten, wollten wir zum Zelt zurück, das am Randsee stand.

Damals hatten wir noch nicht gelernt, wie man einen Abhang hinunterfahren muß. Wir pflegten ganz einfach die Pferde abzuspannen und die Schlitten allein abfahren zu lassen. Mit unsern späteren Erfahrungen hätten wir sofort sehen müssen, daß die Gletscherstirn viel zu hoch und zu steil war, als daß man die Schlitten auf diese Weise hinunterlassen durfte; aber wie gesagt, wir waren damals noch nicht so klug.

Vigfus und Wegener zogen die leeren Schlitten an eine passende Stelle zum Abfahren, während ich mit den fünf Pferden in der alten Spur hinunterging. Ich war fast unten angekommen, als ich den ersten Schlitten in sausender Fahrt über den Schnee herunterkommen sah.

¹⁾ Tagebuchnotiz vom 31. Oktober 1912.

Offenbar hatten sie von oben aus nicht recht sehen können, wie die Verhältnisse weiter unten lagen. Der Schlitten fuhr über eine senkrechte 8 m hohe Eiswand am Fuße des Gletschers hinaus, machte einen langen Luftsprung, fiel aber aufrecht auf den Schnee und glitt weiter über die schneebedeckten Schotterhalden hinab. Einen Augenblick später kam der nächste Schlitten. Auch dieser kam heil davon; aber mit dem dritten ging es schief. Er verlor das Gleichgewicht, drehte sich in der Luft, fiel auf die Seite, die Spitze schräg nach unten, bohrte sich tief in den Schnee ein und war im Nu verschwunden.

Es sah nach einer ernstlichen Beschädigung aus, und ich war im Begriff, mich über das leichtsinnige Treiben meiner Kameraden zu ärgern, als ich Vigfus denselben Weg wie die Schlitten hinuntergleiten sah. Er hatte sich zuweit hinausgewagt und den Halt verloren. Nun glitt er über dieselbe senkrechte Eiswand hinaus. Ich sah, wie er in vornübergebeugter Haltung auf Hände und Knie fiel und im Schnee verschwand, dicht neben dem letzten Schlitten.

Ich fürchtete ein ernstes Unglück und ließ die Pferde los, um Vigfus zu Hilfe zu kommen, als ich sah, wie er langsam aus dem Schnee herauskroch, sich zum Schlitten hinarbeitete und mit ihm abzog, als ob nichts Besonderes geschehen wäre.

Nun, dann fehlte ihm also Gott sei Dank nichts; aber der Schlitten sah wirklich gefährlich aus. Von der Stelle, wo ich stand, konnte ich sehen, daß die eine Kufe unter den Schlitten gebogen war und nicht mehr parallel zur andern lief. Eine größere Ausbesserung würde wohl notwendig sein.

Auch diesmal wurde also nichts aus dem Vorsatz, mehrere Tage draußen zu bleiben, bis wir das ganze Depot auf den Borgjökel geschafft hatten. Wir mußten noch am selben Abend wegen des zerbrochenen Schlittens nach Haus.

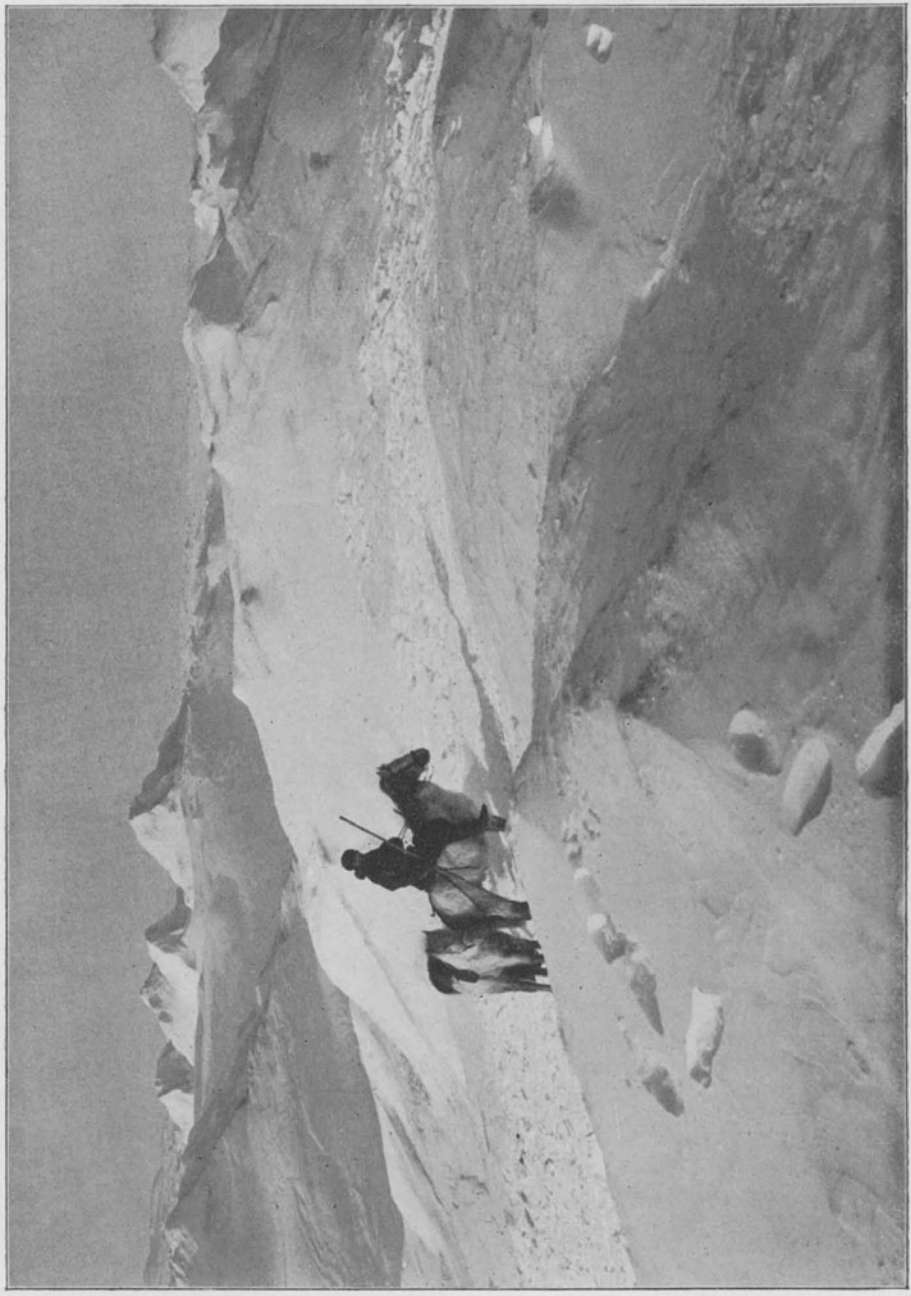
Der Himmel war klar und der Mond schien hell; doch wir hatten keinen rechten Genuß von der phantastischen Mondscheinfahrt durch diese Gebirgslandschaft aus Eis. Es wehte etwas und fror 40° Celsius. Müde, wie wir waren, konnten wir nur schwer die nötige Wärme im Körper aufbringen, um Frostschäden zu verhüten.

Es wurde ein strammer Tag für die Pferde, die mit den schweren Lasten und auf schlechter Bahn sich die steilen Abhänge hinaufgearbeitet hatten. Als wir an jenem Abend bei Borg ankamen, hatten sie ungefähr 60 km zurückgelegt.

Übrigens kam Vigfus nicht ganz ohne Andenken an seine Luftreise davon. Seine Kniee schwellen an, die eine Schulter wurde steif, und er verlor den Nagel an dem einen großen Zeh. Aber nach ein paar Tagen Ruhe war er wieder arbeitsfähig. — — —

23. März. Die Kälte hielt an. Am Ostersonntag waren -40° , und in der folgenden Nacht fiel die Temperatur auf -45° Celsius.

Am ersten Ostertag unternahmen Wegener, Vigfus und ich eine photographische Razzia auf dem Storström. Die Ausbeute war nicht sehr gut, weil wir überexponierten. Momentbilder kann man bei -40° Kälte nicht machen, der Verschluß friert ein und will nicht funktionieren; und für Zeitbelichtung ist im Frühjahr das Licht meist zu stark.



Aus der Faltenzone des Storström.



Aus der Faltenzone des Storström.



Aus der Faltenzone des Storström.



Reifwalle bei einer Gletscherspalte, die unten mit Wasser gefüllt ist.

Auf dem Gletscher sahen wir eine hübsche kleine Erscheinung:

Die neugebildeten Spalten waren jetzt so breit geworden, daß der bedeckende Schnee Risse bekam. Auf beiden Seiten der Risse sah man oft 10 bis 30 cm hohe Reifwalle. Das zeigte, daß die Spalten hier ganz bis zur Fjordoberflache hinunterreichten, und daß Wasser in sie eingedrungen war. Im Vergleich mit der kalten Luft war das Wasser in der Spalte warm, wenn auch seine Temperatur kaum viel über Null gewesen sein wird; es verdampfte deshalb, und wenn die Dämpfe bis zu den Rissen im Schnee hinaufgelangten, froren sie zu Reif an der kalten Luft — ganz auf gleiche Weise, auf die unser Bart durch den Atem bereift wurde.

27. März. Die anhaltend niedrige Temperatur, immer noch unter -40° , fing an störend zu werden. Wir hatzen gern einen kleinen Ausflug nach der Lindhard-Insel gemacht, um die kartographischen Verhältnisse dort klarzustellen, ehe wir Borg verließen. Aber ich meinte doch, dazu müßte die Temperatur über -35° sein. — — —

28. März. Um 3 Uhr morgens sah ich nach dem Wetter. Es sah günstig aus. Die Temperatur war auf -32° gestiegen, und ich beschloß deshalb, den Ausflug nach der Lindhard-Insel zu versuchen.

Um 6 Uhr brachen wir auf, Wegener, Vigfus und ich, mit Grauni, Polaris und Brunka als Reitpferden, dem Kavalier als Packpferd und Gloe als Begleiter. Larsen mußte, wie immer in jener Zeit, zu Hause bleiben; sein Fuß war noch nicht wieder ganz in Ordnung.

Ohne besondere Hindernisse erreichten wir den Borgfjord und die südliche Zunge des Storström bei Kap Jarner; hier begannen die Schwierigkeiten. Zuerst zogen wir am nordwestlichen Teil der Lindhard-Insel entlang, kamen aber bald in so lockeren Schnee, daß wir zum Bagfjord hinunterhielten, in der Hoffnung, daß die Bahn dort besser sei. Doch wir wurden enttäuscht. Auf dem Bagfjord lag der Schnee etwa 1 m hoch. Er hatte zwar eine feste Kruste, aber sie konnte uns nicht tragen. Die Pferde arbeiteten sich nur schwer vorwärts — an Reiten war natürlich nicht zu denken, wir zogen die Pferde die ganze Zeit an den Zügeln —, und der Kavalier saß mehrere Male so fest, daß wir ihm heraus helfen mußten. Wir gingen deshalb wieder aufs Land und zogen südwärts, quer über die Insel hinüber. Hier und dort war schneefreies Land, ein einzelnes Mal trafen wir auch eine Schneewehe, die trug; aber im ganzen war es ein sehr ermüdender Marsch für Menschen und Pferde. Selbst Gloë „schwamm“ oft im Schnee.

Um $1\frac{1}{2}$ Uhr erreichten wir einen ziemlich langen und gebogenen, ganz schmalen Fjord, den Kavalierrfjord, der von Osten her in die Lindhard-Insel einschneidet. Wir waren jetzt schon sehr müde. Wenn wir aber überhaupt eine Ausbeute von dem Ausflug haben wollten, mußten wir noch einen 400 m hohen Berg im Süden des Fjords besteigen. Wir zogen also weiter. Aber gleich darauf weigerte sich der Kavalier weiterzugehen. Wir nahmen ihm die Last ab und verteilten sie auf die andern Pferde; aber es nützte nichts; der Kavalier saß sofort wieder im Schnee fest und wollte einfach nicht wieder hoch.

Wir beschlossen eine Rast zu machen und zu füttern. Das Heu wurde 5 m vom Kavalier entfernt auf dem Schnee ausgebreitet, und die drei andern Pferde gingen gierig darauf los. Aber der Kavalier blieb in seinem Loch sitzen und interessierte sich anscheinend gar nicht für das Heu. Am Zaum und Schwanz mußten wir ihn seitwärts über den Schnee zum Heu hinschleifen, so daß er es mit dem Maul erreichen konnte. Er blieb liegen, wie wir ihn hingelegt hatten, und kaute ruhig das Futter in sich hinein. Zuletzt kriegten wir ihn wieder auf die Beine, und als das Heu verzehrt war, banden wir ihm den Futtersack um und ließen ihn da stehen, während wir mit den drei andern Pferden weiterzogen.

Bald aber konnten diese auch nicht mehr weiterkommen. Der Schnee war grundlos. Die Pferde sanken so tief ein, daß der halbe Körper verschwand und wir sie aus den Löchern ziehen mußten, um es an einer andern Stelle aufs neue zu versuchen. Einmal sank ich selbst bis an den Leib ein. Ich hing in der brüchigen Schneekruste, und unter mir war der Schnee so locker, daß ich ein Gefühl hatte, als ob sich weiter unten ein freier, leerer Raum befände. Auf einem Absatz im Bergabhang ließen wir auch diese drei Pferde stehen und gingen, nur von Gloë begleitet, allein zum Gipfel weiter, den wir um 3 Uhr nachmittags erreichten. Um 4 Uhr waren wir mit Messen und Photographieren fertig und stiegen sofort wieder ab.

Der Rückweg in der alten Spur war verhältnismäßig leicht. An mehreren Stellen konnten wir reiten und ab und zu sogar einen kleinen Trab machen. Den Kavalier fanden wir an der Stelle, wo wir ihn verlassen hatten; er stand trübselig da und wartete auf uns, das Maul im halbgeleerten Futtersack.



Gloë und der Rabe.

Um 10 Uhr abends waren wir zu Hause.

Wir waren überanstrengt und brauchten den ganzen nächsten Tag zum Ausruhen.

Diese ermüdende Reise hatte übrigens durch das gute Wetter und allerlei kleine Beobachtungen auch ihre interessanten Seiten.

Gleich am Morgen hatte Gloë auf einen Raben Jagd gemacht.

Es war spaßhaft, dieser hoffnungslosen Jagd zuzusehen, vor allem vielleicht, weil wir das Bild so gut kannten und dabei auch Charakterzüge beobachteten, wie sie auch beim Menschen nicht ganz selten sind.

Der Rabe wußte ganz genau, daß das Kamiktier nicht fliegen konnte; und er benutzte seine Überlegenheit in diesem Punkt, um Gloë nach Herzenslust zu ärgern. Er setzte sich auf die Gletscherwand, auf einen Eisberg oder noch besser auf einen ganz kleinen Eisblock — gerade hoch genug, daß Gloë nicht hinaufspringen konnte — und stieß heisere, herausfordernde Schreie aus. Und Gloë, das kleine dumme Schaf, ging jedesmal auf den Leim und stürzte auf den Raben los, der ruhig auf seinem sicheren Platz sitzen blieb, während der Hund am Eise hochsprang und unten in ohnmächtiger Raserei bellte. Wenn dann schließlich Gloë mit hängenden Ohren zu uns kam, flog der Rabe auf einen andern Eisblock, und das Spiel begann von vorn.

Die Eismauer des Brede-Brä entlang und auf die Lindhard-Insel hinauf waren wir einer ganz frischen Bärenspur von einer Bärin mit einem Jungen gefolgt¹⁾. Das Junge war um die Mutter herumgesprungen und hatte sie zum Spielen aufgefordert; aber diese war zu sehr von ihrer verantwortungreichen Pflicht in Anspruch genommen gewesen, ihr Kind die einbringende und nützliche Jagd auf den Seehund zu lehren. Deshalb lief die Spur hinaus und hinein, allen Windungen der Eismauer folgend, an der sich der Seehund im Winter aufhält.

Ab und zu war aber doch Zeit zum Spielen geblieben. An einer Stelle war die Alte über eine Schneewehe auf die Gletscherwand hinaufgekrochen, die hier

¹⁾ Meist haben die Bären zwei Junge.

nur 3 m hoch war, hatte sich auf dem Hinterteil über den Rand gleiten lassen und war aufs Fjordeis hinuntergeplumpst. An einer andern Stelle auf der Lindhard-Insel sahen wir, wie die Mutter sich mit dem Jungen im Schnee gewälzt hatte. Wir meinten noch das übermütige Freudengeheul des Jungen und das vergnügte Brummen der Mutter hören zu können.

Hin und wieder stöberte Gloë einen Hasen auf und jagte natürlich hinterher; und überall trafen wir die Spuren von Lemmingen, Hermelinen und Schneehühnern. Hasen und Schneehühner hatten stellenweise den Schnee fußtief aufscharren müssen, um das trockene Gras zu finden, das um diese Jahreszeit ihre Nahrung bildet. Fuchsspuren waren selten, und von Moschusochsen sahen wir überhaupt nichts. Dagegen trafen wir zu meiner Überraschung einen großen Seehund auf dem Eis im Bagfjord. Er nahm schon so früh im Jahre ein Sonnenbad. — — —

31. März—1. April. Am 31. März machten wir Schluß mit den regelmäßigen wissenschaftlichen Arbeiten auf Borg, und am 1. April brachen wir alle vier nach Königin-Luise-Land auf, teils um das Land näher kennen zu lernen, teils um unser Depot weiter nach Westen vorzuschieben.

Ein Stück westlich vom Storströmdépot wäre es mit dem einen Schlitten beinahe schief gegangen.

Wir sollten über eine Schneebrücke am Fuße einer ziemlich hohen und steilen Eiswand. Wie immer an dieser Stelle, spannte ich das Pferd ab und ließ den Schlitten den Abhang hinunterfahren. Aber diesmal lief der Schlitten schief und kam mit der einen Kufe für die Strecke einer knappen Schlittenlänge über die Kante der Schneebrücke hinaus. Die starke Fahrt hielt den Schlitten auf der einen Kufe im Gleichgewicht, so daß er hinüberkam. Doch hatte die freischwebende Kufe sich etwas gesenkt, und als sie auf der andern Seite wieder in den Schnee fuhr, war der Stoß so stark, daß der Schlitten umwarf.

Da waren wir noch gut davongekommen! Wäre der Schlitten in die Tiefe gestürzt, so wäre er sofort zerschmettert gewesen, und es war wohl mehr als zweifelhaft, ob es uns gelungen wäre, seine Ladung wieder heraufzubringen.

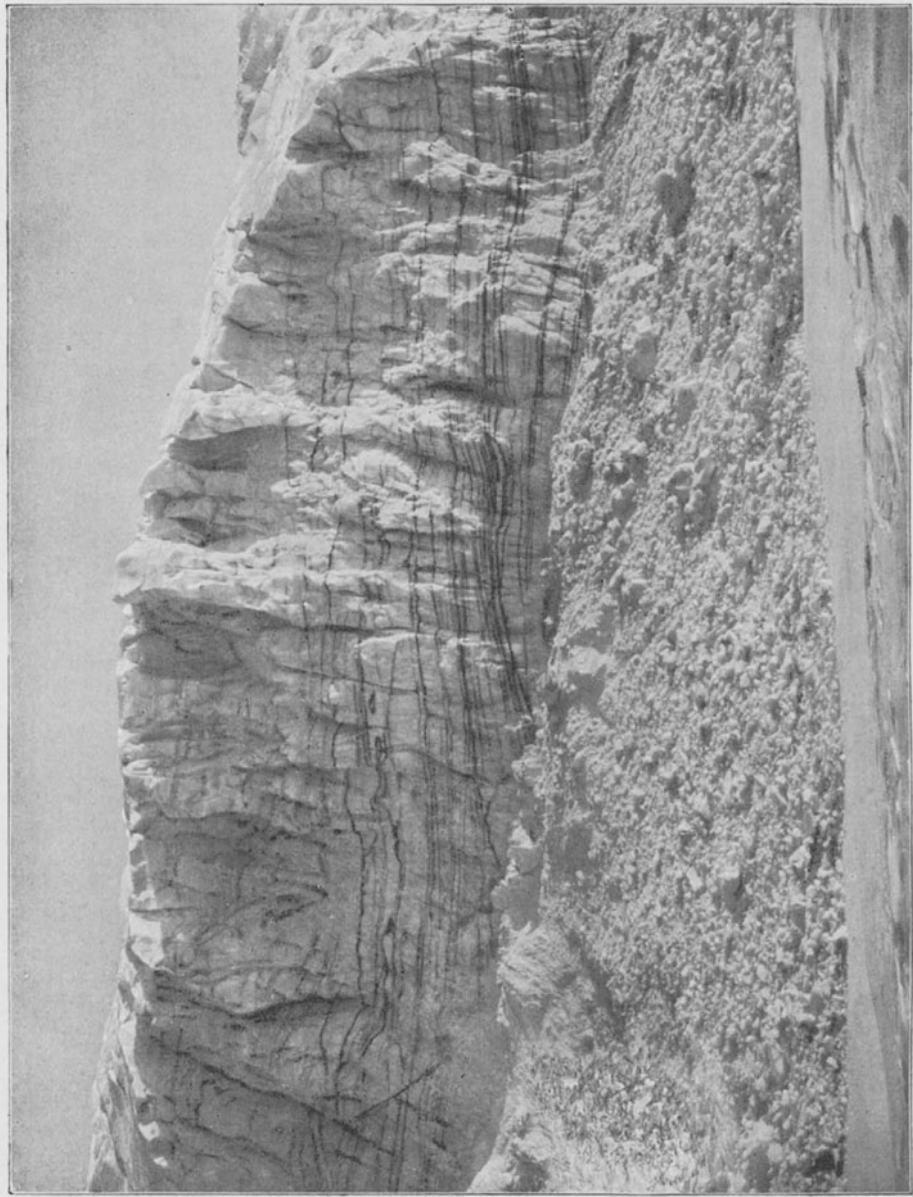
Nach einer kurzen Ruhepause am Zeltplatz beim Randsee fuhren wir die Lasten weiter nach Westen zum Borgjökel. Die alte Spur erleichterte jetzt die Reise in so hohem Maße, daß es hier ziemlich leicht vorwärts ging.

Wohl hundertmal macht man auf einer Reise wie der unsrigen die Erfahrung, wie sehr die alte Spur den Marsch erleichtert. Aber es wirkt jedesmal wieder gleich überraschend, weil die Eindrücke von dem ersten, beschwerlichen Vordringen so stark sind.

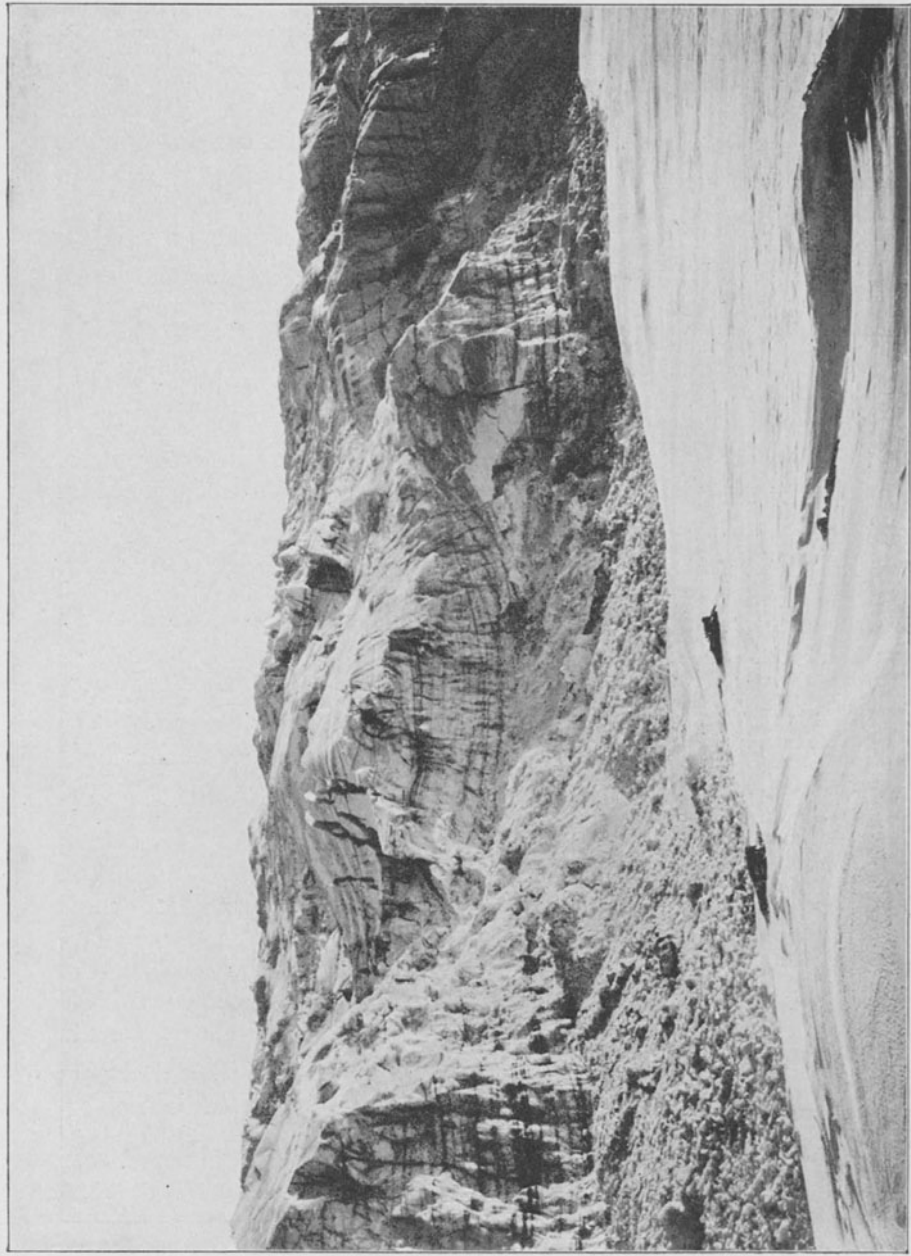
Nur die eigentliche Auffahrt auf den Borgjökel war schwer. Die Pferde konnten kaum die Lasten ziehen. — — —

2. April. In jener Nacht schliefen wir im Zelt am Randseedépot, aber wir schliefen nicht gerade besonders gut in den nassen Kleidern. Doch daran mußten wir uns allmählich gewöhnen. Das Wetter mußte ja auch wohl milder werden.

Am Morgen fuhren wir die erste Fracht auf den Borgjökel hinauf und waren schon vor Mittag wieder zurück am Randsee.



Von der Schlucht zwischen Inlandeis (Bistrups-Brä) und Land bei Kap Aage Bertelsen.



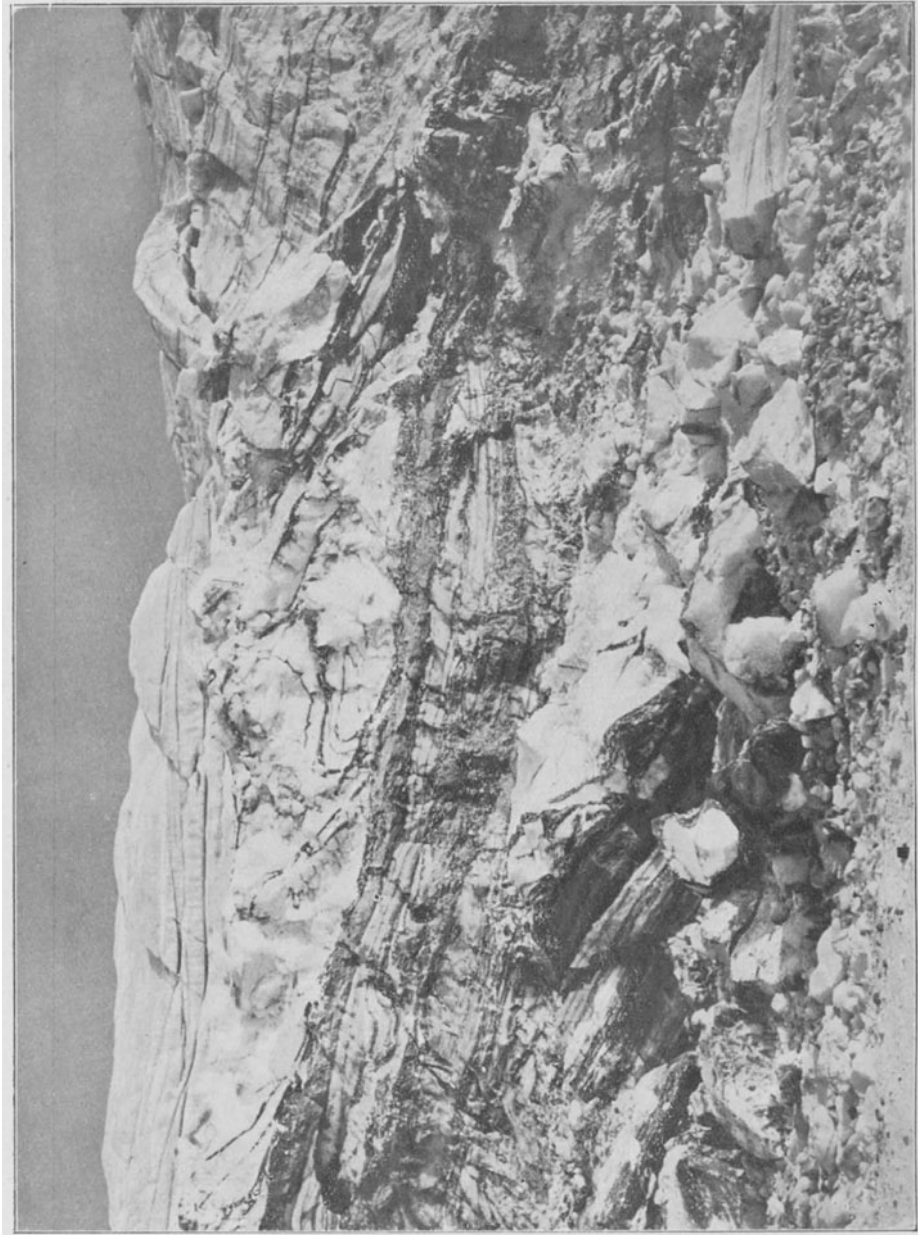
Von der Schlucht zwischen Inlandeis (Bistrups-Brä) und Land bei Kap Aage Bertelsen



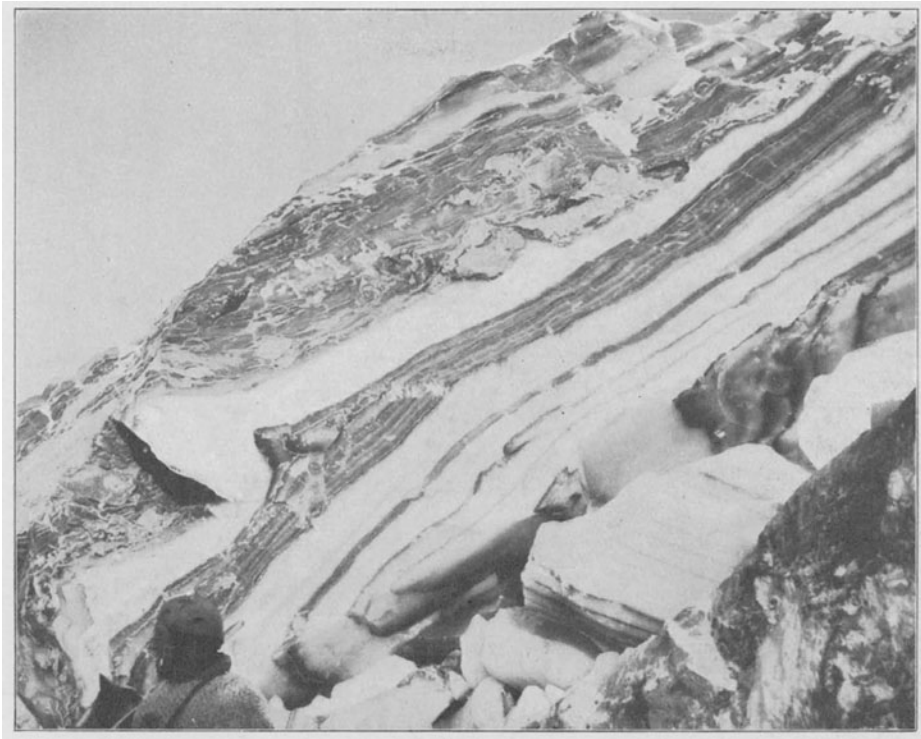
Von der Schlucht zwischen Inlandeis (Bistrups-Brä) und Land bei Kap Aage Bertelsen.



Von der Schlucht zwischen Inlandeis (Bistrups-Brä) und Land bei Kap Aage Bertelsen: Oben links horizontale Spalten.



Von der Schlucht zwischen Inlandeis (Bistrups-Brä) und Land bei Kap Aage Bertelsen: Fließen und Splintern des Eises.



Von der Schlucht zwischen Inlandeis (Bistrups-Brä) und Land bei Kap Aage Bertelsen:
Flußformen der Schichtung.

Am Nachmittag machten Wegener und ich einen Spaziergang zur Randschlucht zwischen Kap Aage Bertelsen und Bistrups-Brä, um zu photographieren. Hier treten häufig Eislawinen auf. Eine kleine Lawine ging nieder, während wir dabei standen und zusahen.

3. April. Wir zogen auf dem Borgjökel weiter westwärts und hielten nach etwa 24 km langem Marsch bei einem Zeltplatz an, den wir „Zwischen den Scharten“ nannten. Zum Bau des Pferdestalls brauchten wir hier vier Stunden. Fast der ganze Stall mußte mit der Hacke ins Eis gehauen werden.

Auf dem Borgjökel war die Schlittenbahn ganz gut; doch war das Eis an manchen Stellen höckerig. Es sah hübsch aus, wenn die Kristallflächen auf der Südseite der Eishöcker in der Sonne glänzten.

4. April. Wir zogen zur Gletscherstirn zurück, holten die eine Hälfte des dortigen Depots und fuhren sie zum Zeltplatz „Zwischen den Scharten“, von wo aus wir am nächsten Tag den Versuch machen wollten, eine Tagereise weiter nach Westen vorzudringen. — — —

5. April. Am frühen Morgen fuhren wir mit fünf Schlitten westwärts über den Borgjökel, der zu meinem Ärger mehr und mehr nach Norden abbog und zuletzt die Richtung Nordnordwest hatte. Nachdem wir den Klippenvorsprung „Rosmule“ passiert hatten, öffnete sich nach Süden der Blick in ein tiefes, wildes Tal, und zwischen den Bergspitzen dahinter glaubten wir schon den Hochjökel von



Klar zum Vorspannen. Zeltplatz „Zwischen den Scharten“. Blick nach West.
Der Schneehaufen hinter den Personen ist der Pferdestall.

der anderen Seite des Königin-Luise-Landes zu sehen. Ich beschloß, daß wir durch dieses Tal reisen wollten, dessen Grund von einem großen See, dem Farimagsee, erfüllt war.

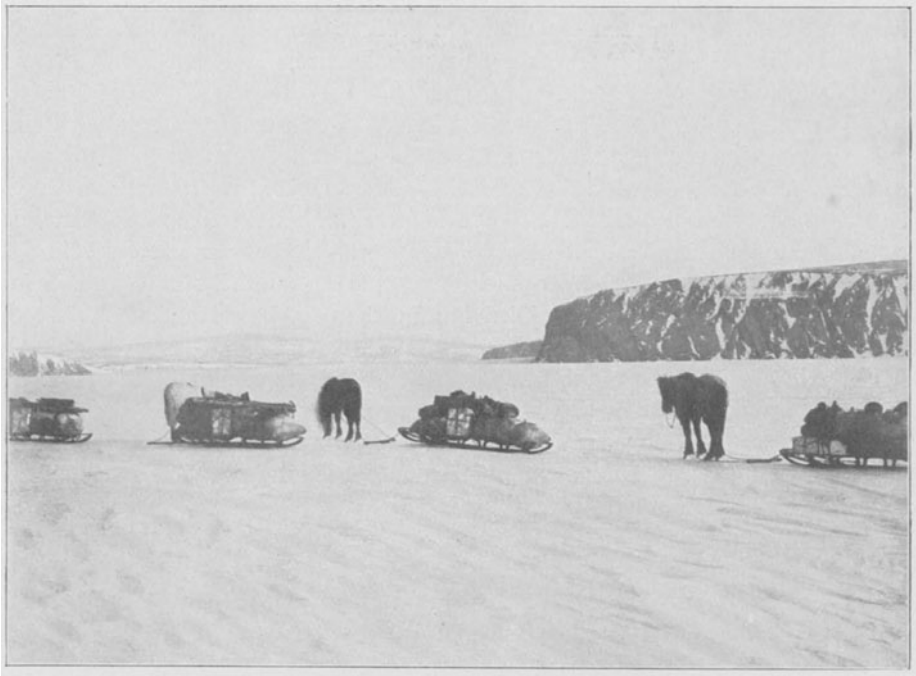
Westlich von Rosmule schob sich der Borgjökel in diesen See hinaus und kalbte hier. Wir mußten ein paar hundert Meter über ziemlich unangenehmes, unebenes Eis hinunter, ehe wir in einem Bachbett auf den See gelangten, über dessen schneefreies, blankes Eis wir mit den Lasten traben konnten.

Der See war ungefähr 5 km lang; am südlichen Ende kamen zwei Gletscher zwischen den Bergen heraus; der nächste, der Kursbrä, war unser Ziel.

Vorläufig hatten wir auf den Moränenbänken noch eine erträgliche Schneebahn. Aber nach und nach wurden die Schneestreifen so schmal, daß die Pferde sich in unbewachten Augenblicken leicht auf den schneefreien Boden hinüberstehlen konnten, der ihnen als Spazierweg besser gefiel — unter diesen Umständen war es für vier Mann nicht mehr möglich, auf fünf Schlitten aufzupassen und alle gleichzeitig weiterzuführen.

Es war inzwischen auch spät geworden. Wir waren von $5\frac{3}{4}$ Uhr morgens bis $2\frac{1}{4}$ Uhr nachmittags unterwegs und hatten weit zum Zelt zurück. Wir mußten Halt machen. Wir luden die Schlitten in 200 m Höhe über dem Farimagsee ab und kehrten zum Zeltplatz „Zwischen den Scharten“ zurück, diesmal südlich um Rosmule herum.

Vom Farimagtal aus hatten wir sehen können, daß der Borgjökel im Nordwesten ohne Unebenheiten aus dem Inlandeise entspringt. Ohne Zweifel wäre es in mancher Hinsicht vorteilhafter für uns gewesen, wenn wir unsere Reise auf



Auf dem Borgjökel. Rechts die Steilwand der „Himmerlandshede“.



Auf dem Borgjökel.

dem Borgjökel weiter fortgesetzt hätten. Aber jetzt war es zu spät. In geographischer Hinsicht versprach es außerdem größere Ausbeute, südlich durch das Farimagtal in den dortigen, noch ganz unbekanntem Teil von Königin-Luise-Land hineinzukommen.

Es war unglaublich öde auf dem Boden des Farimagtals, wir sahen keinen Grashalm; doch fanden wir hier und da Hasenlosung.

6. April. Wir zogen wieder zur Gletscherstirn zurück, um den Rest des Gepäcks von dort zu holen und das Depot zu leeren. Es wehte ziemlich stark, und der Schnee fegte, es war also schlechtes Reisewetter; aber wir hatten kein Heu mehr auf unserm Zeltplatz „Zwischen den Scharten“ und mußten deshalb fort. In dem Maße, wie wir den Borgjökel hinunterkamen, besserte sich das Wetter, und beim Depot an der Gletscherstirn war es ganz still.

Der nächste Transport mit beladenen Schlitten ging erstaunlich rasch. Als wir wieder in den Wind kamen, war er kräftiger als vorher, der Gletscher rauchte ordentlich von Treibschnee wie bei einem kleinen Schneesturm. Menschen und Pferde stürmten deshalb vorwärts gegen den Wind, um möglichst schnell zum Zelt und Stall zu kommen.

Wir bekamen alle vier einen kleinen Vorgesmack von Schneeblindheit. Bei Vigfus und mir äußerte es sich nur als Jucken in den Augen. Wegener fühlte ein unangenehmes Brennen, und Larsen, der am stärksten angegriffen war, mußte zum Cocain greifen. — — —

7. April. Schneesturm; wir müssen im Zelt bleiben. — — —

8. April. Wir zogen wieder mit beladenen Schlitten westwärts. Bei unserem Depot im Farimagtal hielten wir eine kurze Rast, packten die Lasten um und fütterten. Inzwischen ging Vigfus aus, um den Weg auszukundschaften. Nach etwa anderthalb Stunden kam er mit der traurigen Nachricht zurück, daß wir wieder zum See hinunterfahren müßten. Eine tiefe Schlucht zwischen Gletscher und Stirnmoräne versperrte uns den Weg.

Wir fuhren also wieder hinunter, um die Schlucht herum und dann direkt hinauf bis zur Stirn des Kursbrä, aber da wurden wir wieder durch eine ungeheure Randschlucht angehalten.

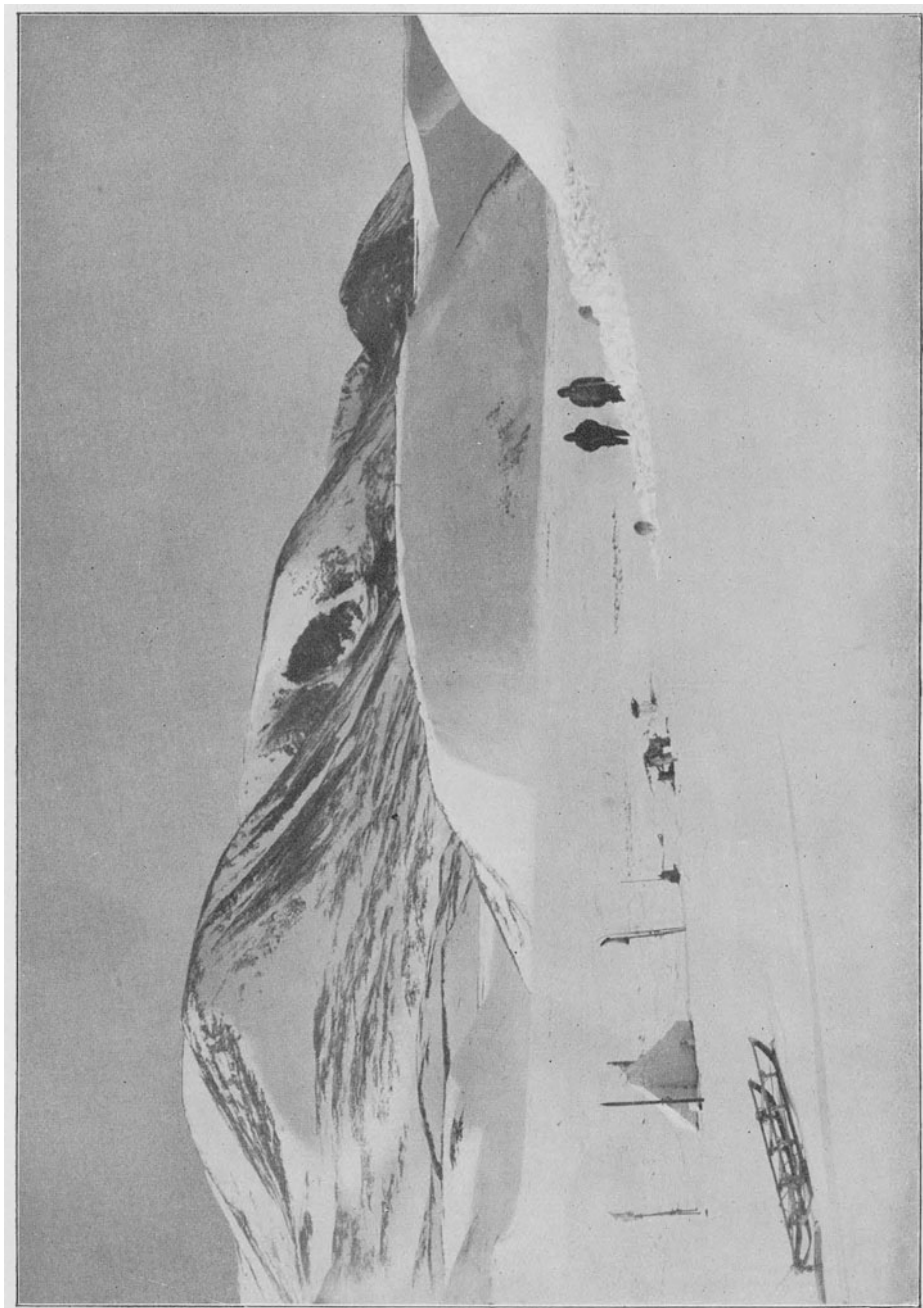
Das war schlimm. Die Pferde waren jetzt zwölf Stunden auf den Beinen und waren müde, und wir Menschen waren auch ziemlich mitgenommen.

Wir hatten Lotterie gespielt und unser Glück in einem schwierigen Gelände versucht, ohne den Weg vorher ordentlich auszukundschaften.

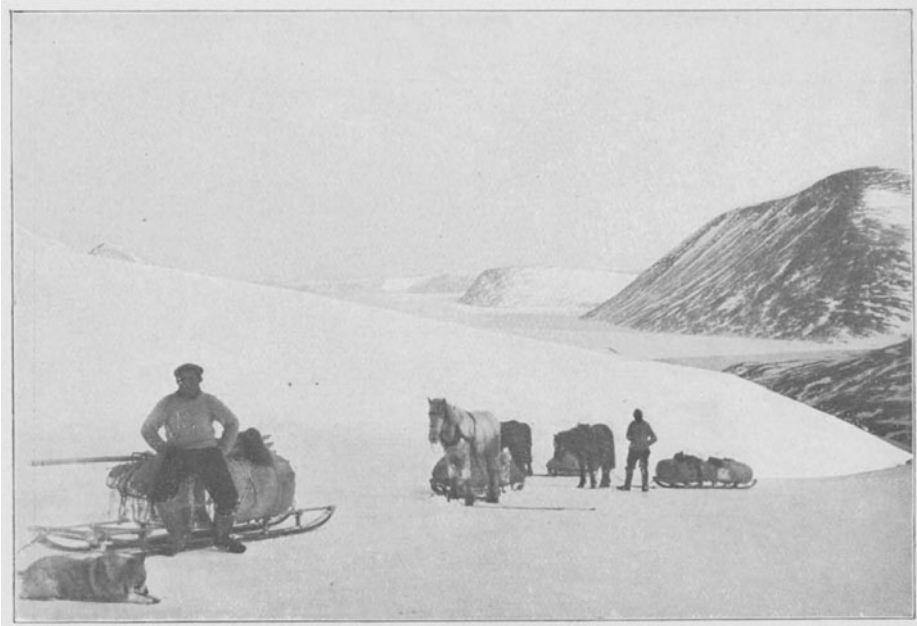
In früheren Jahren wandte ich oft diese Methode an und sparte viel Zeit dadurch; ein flüchtiger Blick über das Terrain war mir damals in der Regel genug, um zu bestimmen, welchen Weg ich nehmen wollte. Aber jetzt hatte mich das Glück verlassen — ich hatte eine Niete gezogen.

Mit vieler Vorsicht gelang es, die beladenen Schlitten die steilen, harten Schneeflächen hinunter zum See zurückzuführen. Hier schlugen wir unser Zelt auf, bauten einen Pferdestall und gingen todmüde schlafen. — — —

9. April. Es wehte wieder ein regelrechter Sturm mit Schneefegen. Heute war die Reihe an mir, am Giebel des Zelts zu liegen, und ich bekam es zu fühlen, wie der starke Wind durch Zeltwand, Pelz und Schlafsack hindurchfuhr direkt auf meinen unglücklichen Rücken, der weit unter seine normale Temperatur



Zeltplatz im Farimagtal. Im Hintergrunde die östlichsten Gipfel der Dannebrog-Berge.
Neben den Personen der Pferde stall.



Aufstieg zum Kursbrä.

abgekühlt wurde. Ich versuchte, mich auf den Rücken zu legen, um ihm etwas Ruhe vor dem Sturm zu verschaffen. — Aber der Sturm hatte sich nun einmal diesen Angriffspunkt ausgesucht. Jetzt fuhr er unter den Zeltboden und hob mich zeitweise ganz vom Boden ab. Noch am Morgen wehte es so stark, daß ich es für unverantwortlich hielt, das Zelt zu verlassen. Aber später am Tage, als der Sturm sich etwas gelegt hatte, gingen wir alle vier auf Rekognoszierung aus.

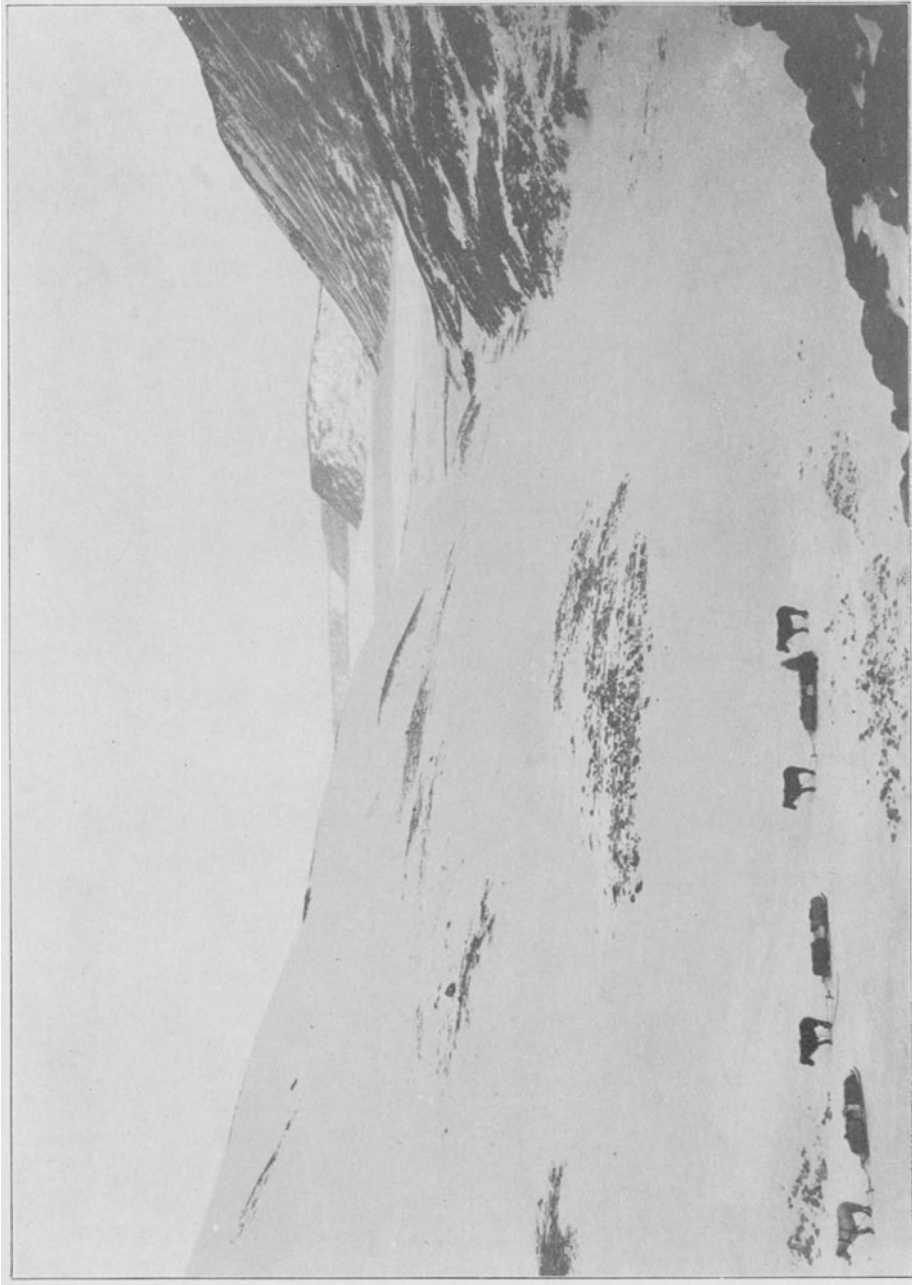
Wir fanden einen Weg, auf dem wir mit kleinen Lasten vorwärts zu kommen hofften. Die Steigung war bedeutend — ungefähr 500 m! Sie war steil und lang, aber wir mußten es versuchen. Oben auf dem Kursbrä schienen die Verhältnisse günstig zu sein — ebener, fester Schnee.

Wir gingen ein kleines Stück nach Westen auf dem Kursbrä weiter und bekamen den Eindruck, daß wir mit seiner Besteigung die Schwierigkeiten des Durchzuges durch das Königin-Luise-Land im wesentlichen überwunden hätten.

Das eigentliche große Meer von Schnee im Innern Grönlands konnten wir noch nicht sehen. Aber nach Westen zu war das Land schon fast ganz begraben unter Schnee und Eis, so daß wir offenbar ohne größere Schwierigkeiten westwärts ziehen konnten. Im äußersten Westen versperrte eine Bergkette, die aus dem Eis hervorlugte, die Aussicht. Aber rechts und links davon schienen eis- oder schneegefüllte Täler zu liegen.

Nach der Rückkehr zum Zelt beluden wir die Schlitten mit nur je 150 kg und waren nun bereit, unsern dritten Aufstieg aufs Inlandeis zu versuchen.

Beim Abstieg vom Kursbrä sah ich hoch oben in den Felsen einen einsamen Grasbüschel. Die Vegetation ist sehr spärlich auf diesem Teil der Erdkugel — die Götter mögen wissen, wovon die Hasen hier leben! — — —



Aufstieg zum Kursbrä. Blick zurück durch das Farinagtal.

10. April. Der Aufstieg zum Kursbrä verlief gut, war aber schwierig. Auf dem steilsten Stück mußten wir zwei Pferde vor jeden Schlitten spannen, und doch hatten sie es sehr schwer. Wir konnten sie auch nicht stützen, denn wir hatten selbst unsere liebe Not, auf dem harten, glatten Schnee festzustehen.

Larsens Schlitten, der ohne Gespann auf halber Höhe stand und darauf wartete, weiter hinaufgeschleppt zu werden, glitt plötzlich den Abhang hinunter und verschwand in der Tiefe unter uns. Er stieß gegen ein paar Steine, überschlug sich einige Male und blieb dann liegen. Merkwürdigerweise erlitt er keine Beschädigung.

11. April. Am Abend war fast unser ganzes Gepäck vom Farimagtal auf den Kursbrä gebracht. Mit Ausnahme von ein paar Kleinigkeiten, die noch in Borg waren, lag jetzt unser ganzes Depot für die Durchquerung auf Königin-Luise-Land verteilt. Das meiste lag am weitesten nach Westen auf dem Kursbrä. Im Farimagtal, beim Zeltplatz „Zwischen den Scharten“ und am Randsee lag nur noch so viel Proviant und Futter, wie für die Reise nach Borg und wieder zurück durch das Königin-Luise-Land gebraucht wurde.

Auf Borg befand sich nur noch Proviant und Futter für sieben Tage; alles übrige war weggebracht. Die ausgelegte Proviantmenge war bedeutend größer, als wir daheim als nötig für die Reise übers Inlandeis berechnet hatten. Aber die Wetterverhältnisse auf Königin-Luise-Land hatten sich so ungünstig gezeigt, daß wir mit großen Zeitverlusten durch Sturm rechnen mußten. Wir waren also zur Vorsicht genötigt.

Wir mußten jetzt nur noch nach Borg zurückfahren, um dort Schluß zu machen.

12. April. Das war eine lange Tagereise. Wir haben fast 75 km zurückgelegt.

Die Temperatur war durchweg unter -30° , mittags -28° , bei der Ankunft bei Borg um 6 Uhr nachmittags -33° . Aber das Wetter war still, so daß die Kälte uns nichts ausmachte.

Um 3 Uhr morgens marschierten wir vom Farimagtal ab, südlich um Rosmule herum. Um 7 Uhr erreichten wir den Zeltplatz „Zwischen den Scharten“, wo wir mit Kraftfutter fütterten und dann sofort weiterfuhren.

Als wir weiter über den Borgjökel ostwärts herabfuhren, kamen wir durch die Grenze von zwei scharf getrennten Luftschichten, und sofort begannen die Berge um uns herum sich zu spiegeln. Es war die Spiegelung nach oben — die „Frühjahrspiegelung“ —, die hier Leben in die stille Natur brachte.

Je nachdem die Schlitten auf und ab glitten in dem höckerigen, unebenen Eis, wechselten die Spiegelbilder in ihrem Aussehen.

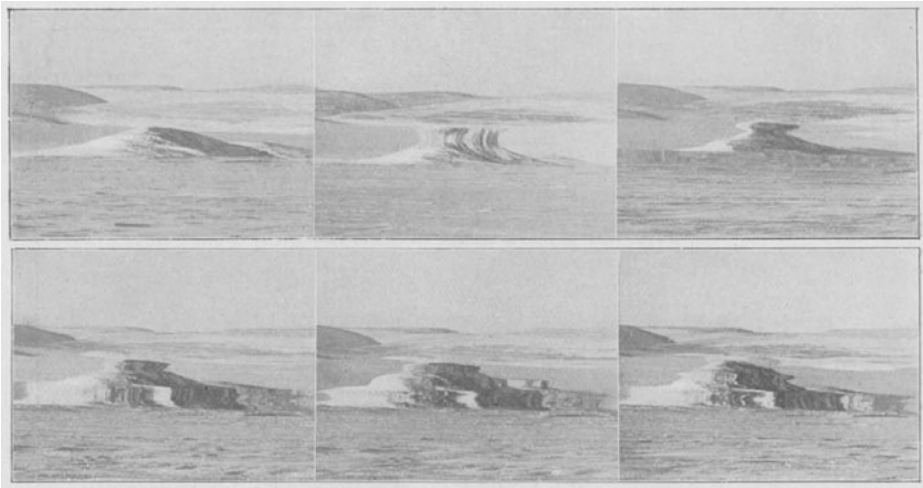
Von Kap Aage Bertelsen zog sich ein spiegelnder Streifen bis zum Gundahls-Knold. Der Berg wogte hin und her, spaltete sich in zwei parallele Teile, die wieder zusammenwuchsen, streckte plötzlich eine zitternde Zunge weit nach Norden aus und zog sie ebenso plötzlich wieder zur festen Felswand zurück.

Der Hügel nördlich vom Gundahls-Knold erhob sich nun auf schlanken, hohen Säulen. Säule neben Säule baute sich eine zusammenhängende, luftige Mauer auf, die den natürlichen, runden Gipfel des Berges trug.

Aber dicht neben dem Hügel lag ein ganz kleiner Kopf, wohl kaum 50 m hoch, der die verzweifeltsten Anstrengungen machte, um sich bis zur Größe seines Nachbarn aufzupusten. Er holte tief Atem, nahm einen Anlauf, machte einen



Luftspiegelung nach oben auf dem Storström. Im Hintergrund Königin-Luise-Land.



Luftspiegelung nach oben. 6 Bilder vom Gundahls-Knoll, gesehen von Borg (aus ca. 15 km Entf.). Die Aufnahme links oben zeigt den Berg ohne Spiegelung.

gewaltigen Luftsprung, behielt ein oder zwei Sekunden seine vervielfachte Höhe und sank dann wieder zu seiner natürlichen Kleinheit zusammen. Dann ruhte er sich etwas aus, besann sich und begann von neuem.

Ein neuer Sprung mit rasender Schnelligkeit, und diesmal kam er so hoch hinauf, daß er die Verbindung mit seinem Sockel verlor! Es wurde ein richtiger Saltomortale, so daß er hoch oben in der Luft schwebte mit dem Gipfel nach unten und der Grundfläche oben. Da hielt er sich, wogend und zu seinem andern, solideren Ich dort unten auf dem festen Boden herabnickend, und streckte einen langen Arm nach seinem großen, stolzen Nachbarn aus, um richtig festzustellen, daß sie jetzt beide gleichgroß waren . . .

Da fuhr der Schlitten einen langen Abhang hinunter. Der große Hügel zitterte in den Beinen und sank halb in die Kniee. Aber der kleine Kopf mußte wieder zurück an den Platz, wo er hingehörte.

Und die Steine an der nahen Felswand und die noch näheren Eishöcker wanden sich in eigentümlichen Formen, reckten den Hals, streckten die Köpfe hoch und riefen mir zu: „Du vergißt uns zuzusehen, wir können es auch! Wir tanzen mit im Spiegeltanz. Jetzt pass' einmal auf!“ — — —

Zum Teufel! da vergaß ich zu bremsen. Der Schlitten lief auf das Pferd auf, das sich mit den Beinen in die Stränge verwickelte. Ich bekam anderes zu denken. — — —

Seit wir das erstmal die steile Stirn des Borgjökels so wenig glücklich herabgekommen waren, hatten wir uns so viel auf schrägen und glatten Schneeflächen bewegt, daß wir jetzt solche steilen Abfahrten zu machen verstanden.

Sobald wir den steilen Teil der Gletscherstirn erreichten, koppelten wir die Schlitten zwei und zwei hintereinander. Das überflüssige Pferd spannten wir mit einem Tau, das wir durch die Koppelringe am Kummet steckten, hinter den letzten Schlitten, während die Stränge ihm ums Hinterteil gebunden wurden, um das fehlende Hintergeschirr zu ersetzen. Jeder Kutscher führte sein Pferd.



	Larsen		Vigfus		Wegener	
Komagere	Über-	Isländ.	Wasser-	Schilfschuhe	Wasserkamikker	Finnenschuhe
	kamikker	Schuhe	kamikker	m. Seehunds-	mit Komagere	
				fellbezug	darüber	

Die Fußbekleidung der Expedition.

Auf diese Weise ging der Abstieg leicht und sicher vonstatten. Das hintere Pferd wirkte als absolut sichere Bremse.

Von 12 bis 1 Uhr hielten wir am Randsee Rast und fütterten. Dann ging es weiter heimwärts.

Auf dem Randsee erwartete uns eine Überraschung.

Im Bistrups-Brä hatte die ganze Zeit lebhaftere Gletscherbewegung geherrscht, und während unserer Abwesenheit auf Königin-Luise-Land seit dem 1. April hatte er sich stark vorwärts geschoben und an mehreren Stellen das Eis des Randsees in so große Falten gepreßt, daß unsere Fahrt dadurch behindert wurde. An einer Stelle ging unsere alte Spur, der wir soviel wie möglich folgten, eine fast senkrechte, schwach gekrümmte, 5 m hohe Eiswand hinauf. Es war der vordere Teil einer großen Falte, deren hinterer Teil unter dem starken Druck des Gletschers zerbrochen war.

Im Lauf des Tages waren die Pferde müde geworden; aber als wir uns Borg näherten und sie merkten, daß es jetzt heim zum Stall ging, liefen sie doch schneller. Wir wurden festlich empfangen auf Borg, denn unsere Flagge war gehißt — ich hatte es selbst getan, ehe wir fortfuhren —, aber im übrigen war es sehr ungemütlich in unserm Heim. Alles war gefroren und durchgekühlt, so daß es mehrere Stunden dauerte, bis es einigermaßen warm im Zimmer wurde. — — —

Wenn man vorzugsweise die schnee- und eisbedeckten Teile eines Landes aufsucht, beschränken sich natürlich die Beobachtungen hauptsächlich auf

Schnee und Eis. Aber nach und nach hatten wir doch auch Gelegenheit gefunden, sowohl vom geologischen Aufbau des Königin-Luise-Landes als auch von seinem Tier- und Pflanzenleben allerlei zu sehen.

Nach hocharktischen Verhältnissen gerechnet kann man den östlichen Teil des Landes recht fruchtbar nennen. Ganz unten am Rande des Inlandeises ist der Pflanzenwuchs sehr spärlich; doch wächst die arktische Weide, mehrere Grasarten, Heidekraut¹⁾, Steinbrech, Mohn und einige andere blütentragende Pflanzen. Aber höher hinauf wird die Vegetation reicher und bildet an mehreren Stellen zusammenhängenden Rasen, wo offenbar die Hasen sich aufhalten und wohl auch die Moschusochsen ihre Nahrung suchen müssen.

Der westliche Teil von Königin-Luise-Land dagegen ist sehr öde; aber selbst hier trifft man doch, sobald man an schneefreie Stellen kommt, einen spärlichen Pflanzenwuchs. Hier fand ich eines Tages im April eine Vogelmiere in Blüte, 800 m über dem Meer. Die Blüte war vom vorigen Jahr. Sie war vom plötzlich eintretenden Winter überrascht worden und hatte keine Zeit gehabt, sich ganz zu entfalten. Wie sie dastand mit den frischen Farben, aber vollständig steifgefroren, stieg mir unwillkürlich die Frage auf, ob die Kälte für sie den Tod bedeute oder nur einen Schlaf, aus dem sie im Sommer wieder erwachen und weiterblühen würde.

Das Tierleben entsprach ungefähr unseren Erwartungen. Spuren von Moschusochsen, Füchsen und Hasen fanden wir im östlichen Teil überall. Ja sogar der Lemming lebte in diesem vollständig von Eis umgebenen Land. Überall trafen wir auch Spuren des Schneehuhns, und Falke, Eule und Rabe waren hier auf jeden Fall häufige Gäste.

Am meisten überrascht wurden wir aber durch die häufigen Tierspuren auch im westlichen, fast ganz öden Teil des Landes. Es erschien uns unmöglich, daß die Tiere hier auch nur ein ganz dürftiges Leben fristen könnten.

Ist der Winter in Königin-Luise-Land kalt, so ist der Sommer zum Entgelt warm — das sahen wir namentlich an den tiefen Tälern, die oft einen schluchtartigen Charakter mit steilen Hängen zeigten, und in deren Grunde tief eingeschnittene breite Flußbetten mit hohen Schotterterrassen an beiden Seiten lagen. Diese Flüsse mußten sehr bedeutende Wassermassen führen, die nur dadurch erzeugt werden können, daß in der Sommerwärme große Schnee- und Eismengen schmelzen.

Als wir wieder nach Borg kamen, zeigte das Minimumthermometer — 41,5° an. Für den Monat April ist das eine recht niedrige Temperatur.

Im ganzen war die Reise den Pferden gut bekommen. Nur Brunka war etwas abgemagert, während der Kavalier, der vorher sehr schlank war, etwas zugelegt hatte. — — —

14.—16. April. Schneesturm. — Gott sei Dank, daß wir bei diesem Wetter nicht müßig draußen im Zelt lagen. Hier zu Hause auf Borg konnte man sich doch mit etwas Vernünftigem beschäftigen. — — —

17. April. Um 6 Uhr morgens gingen Wegener und Larsen auf Schi nach Kap Stop, um dort bei dem Bericht vom vorigen Herbst einen Zusatz über den seitherigen Verlauf der Expedition zu hinterlegen.

¹⁾ Cassiope tetragona.



Wegener.

Der Himmel war bedeckt, und es wehte frisch. Ich hatte Bedenken, sie so weit ohne Zelt gehen zu lassen. Aber wenn der Gang nicht an diesem Tag gemacht wurde, so mußte er überhaupt unterbleiben. In ein paar Tagen waren wir gezwungen, Borg wegen Proviant- und Futtermangels zu verlassen und nach Westen aufzubrechen.

Als ich um 2 Uhr nachmittags die meteorologischen Ablesungen machte, sah ich den erwarteten Schneesturm kommen. Der Schnee fegte schon ziemlich stark, und bald mußten wir richtiges Schneewetter haben.

Ich wurde freudig überrascht, als plötzlich das Kamiktier mit allen Zeichen der Wiedersehensfreude an mir hochsprang. Es war am Morgen mit Wegener und Larsen nach Kap Stop gelaufen, und ich wußte nun, daß die Kameraden nicht mehr weit weg waren. Bald darauf entdeckte ich sie auch von unserm gewöhnlichen Aussichtspunkt, der Höhe des Müllhaufens, und sah, wie sie auf Ski gegen den starken Wind ankämpften.

Der Gang nach Kap Stop war leicht gewesen. Der Wind hatte sie hinübergeweht, aber als Entgelt hatten sie auf dem Heimweg tüchtig zu arbeiten gehabt:

Der Bericht vom Herbst hatte natürlich unberührt im Steinmann gelegen.

Schon um 4 Uhr nachmittags hatte der Schneesturm solche Stärke erreicht, daß jedes Hinausgehen mit Lebensgefahr verbunden war. Das Fenster war wie immer unter einer großen Schneewehe begraben. Abends mußten wir die Lampe

anzünden, noch ehe die Sonne untergegangen war, und am nächsten Morgen erwachten wir im Dunkeln und fühlten uns wieder unangenehm in die Winternacht zurückversetzt.

Während Wegener und Larsen nach Kap Stop unterwegs waren, hatten Vigfus und ich einen photographischen Ausflug zum Gletscherrand gemacht. Das Wetter war bedeckt, so daß ich bei den ohnehin schwierigen und wenig kontrastreichen Motiven keine hervorragenden photographischen Ergebnisse erwartete. Deshalb überraschte es mich, wie stark die Farben im Eise gerade an diesem Tage hervortraten. Nicht allein hatten die Eisberge und die hohen Gletscherwände eine prachtvolle, stark milchblaue Farbe, sondern auch die grünen, roten und braunen Farbtöne im Eis traten kräftiger als sonst hervor. Vielleicht war gerade das bedeckte Wetter der Grund hierfür. Mir scheint die Annahme garnicht unwahrscheinlich, daß das Auge in dem starken, flimmernden Sonnenlicht für Farbeneindrücke geschwächt wird.

Der Schneesturm hielt an.

Ein solcher Schneesturm war ja etwas Alltägliches, dem wir nicht viel Gedanken schenkten, aber bei diesem geschah doch etwas Besonderes. Er veranlaßte nämlich das Kamiktier, zum erstenmal während der ganzen Überwinterung nicht auf dem Dach zu bellen, als der Schornstein gereinigt wurde.

Ich schalt es sehr aus wegen dieser Pflichtversäumnis.

2. Der Aufbruch.

19. April, 7 Uhr abends, Borg.

Jetzt ist alles zur endgültigen Abreise bereit. Wir müssen fort. Der letzte Proviant ist aufgegessen, das letzte Futter in den Krippen, die letzte Zigarre und der letzte Kognak stehen auf dem Tisch für ein letztes Fest.

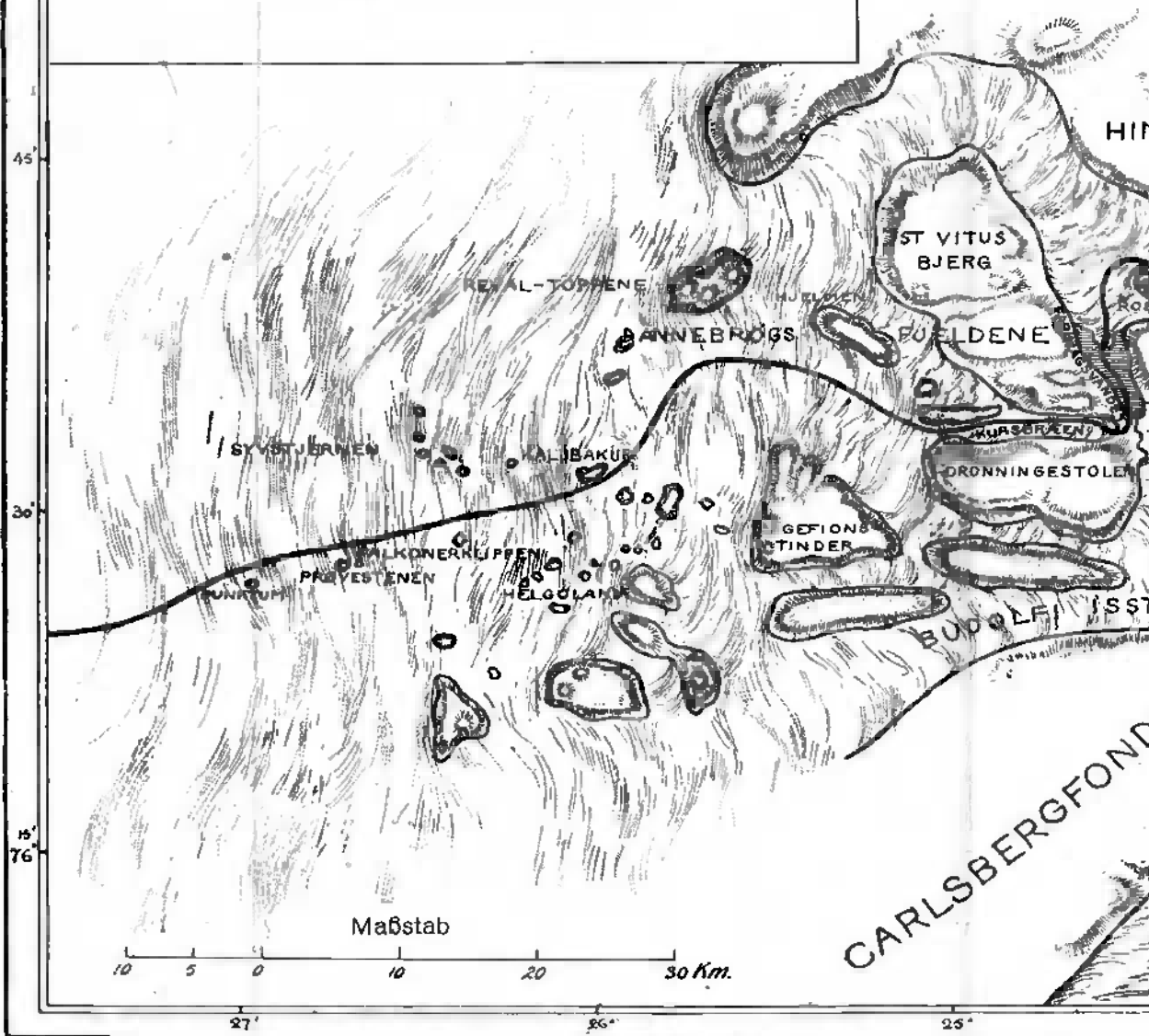
Gestern und heute herrschte überall große Geschäftigkeit. Da wurde ausgebessert, genäht, sortiert und eingepackt — es war eine Unruhe, Aufruhr und Ungemütlichkeit wie bei einem Umzug daheim.

Aber jetzt stehen draußen die Schlitten beladen und wohlgezurrt und sehen nach Westen. Im Zimmer ist gefegt und geordnet, gerade als ob man glauben könnte, daß Borg noch einmal ein Aufenthalt für jemand anders werden könnte als etwa für einen neugierigen Raben, der sich im Vorbeifliegen einen Augenblick Ruhe auf dem Dach gönnte, oder für einen verhungerten Fuchs, der unbehelligt vom Kamiktier und Larsens Karabiner die unergründlichen Geheimnisse des Müllhaufens erforschen wollte.

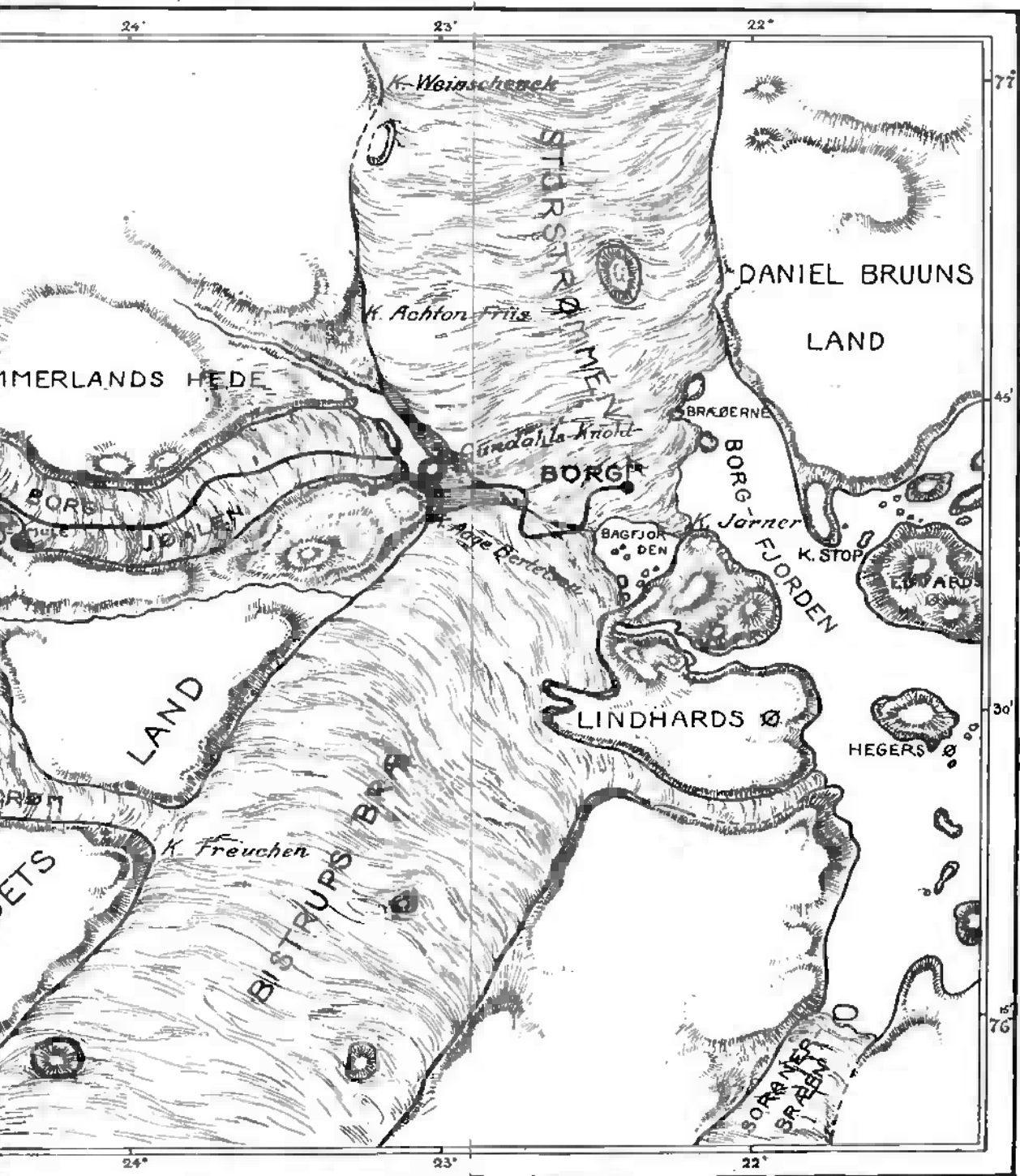
Nun hat unser Kapellmeister Vigfus zum letztenmal das Grammophon in Gang gesetzt, und beim Klange von Helge Nissens und Herolds Weihnachtsliedern, Nationalhymnen, von Liebesweisen und Serenaden schreibe ich zum letztenmal auf Borg mein Tagebuch.

Ja gewiß, es ist ein feierlicher Augenblick. Warum es leugnen wollen? Wieder ist ein Abschnitt meines Lebens beendet, ein Abschnitt, der wenig dem gewöhnlichen Alltagsleben gleicht und doch auch keine Ähnlichkeit hat mit dem vagabundenhaften, harten Leben, das uns jetzt bevorsteht. Aber es ist gut, daß der Abschnitt zu Ende ist; ich sehne mich danach, fortzukommen.

Reiseroute der Expedition
 durch
 Königin-Luise-Land.



Koch-Wegener, Durch die weiße Wüste.





Vigfus

Larsen

Wegener

Abschiedsfest in Borg.

Während dieser ganzen mühsamen und abenteuerlichen Reise habe ich mich oft gewundert, daß ich mich auf eine solche Fahrt hinausgewagt habe, während mich doch starke Bande an die Heimat fesseln. Am meisten hat es mich gewundert, daß ich mich auf die lange und unsichere Reise quer durch Grönland mit einem so unerprobten Hilfsmittel wie Pferde eingelassen habe. Aber gerade deshalb verlangt es mich, sobald wie möglich den Kampf mit dem gefürchteten, lockeren Schnee im Innern Grönlands aufzunehmen. In ihm muß es sich entscheiden, ob wir uns durchschlagen, oder ob wir spurlos in der Eiswüste verschwinden werden.

Ja, wundern tu ich mich freilich. Aber bei allem Wundern weiß ich ebensogut wie Du, daß ich es tun mußte.

21. April, 6 Uhr morgens. Zeltplatz „Zwischen den Scharten“.

Gestern morgen um 2 Uhr verließen wir Borg.

Nachdem die Schlitten bespannt waren, holte ich die Liste der Gegenstände, die wir mitnehmen wollten, und war so noch einen Augenblick allein in der Stube.

Ich konnte es nicht lassen, einen letzten Abschiedsblick über all die wohlbekannten Sachen gleiten zu lassen, die an diesem einsamen Ort Zeuge all unsrer Freuden und Enttäuschungen gewesen sind, fast an ihnen teilgenommen haben.

Da stand das Bücherbrett mit der ganzen Reihe wohlbekannter wissenschaftlicher Schriften und schöner Literatur. Da hing das Schachbrett und erinnerte mich an die wenigen aber interessanten Partien, die Wegener und ich im ersten Teil des Winters jeden Sonntagabend gespielt hatten. Da hing über der Tür zur Dunkelkammer der prächtige Farbendruck eines Frühlingbildes mit blühen-

dem Apfelbaum. Auf dem Bort über Vigfus' Bank stand der Werkzeugkasten und die ganze Reihe Blechdosen mit Nähzeug, Nägeln, Schrauben und Nieten, und unter dem Bort steckten in einer besonderen Holzleiste ordentlich nebeneinander Flachbohrer, Ahle, Schraubenzieher, Kneifzange, Drahtzange, Stemmeisen und wie sie nun alle heißen mögen. Der Küchentisch stand ganz wie nach jeder Aufwäsche mit Primus, Spritkanne und Streichhölzern, und über Larsens Platz steckten wie sonst die Holzlöffel in ihrer Segeltuchlitze, während die große Kaffeekanne, die wir nie brauchten, mir aus der dunkelsten, hintersten Ecke einen vorwurfsvollen Blick zuwarf.

Dann glitt mein Blick über Achton Friis' prächtige Radierung „Der Jütländer ist stark und zäh“, über eine ganze Reihe Photographien von guten Freunden und heimatlichen, dänischen Motiven, ruhte eine Zeitlang auf dem ernstesten Bild Seiner Majestät und suchte schließlich Dein Bild, wie Du dort am Strand lagst, lächelnd gegen den Hang gelehnt.

Ich fühlte, wie schwer es ist, Abschied zu nehmen. Und wie so oft früher zerschnitt ich mit kurzem, scharfem Schnitt die Bande, die mich hielten.

Ich ergriff die Liste und eilte aus der Stube.

Nachdem die Liste verlesen und alles in Ordnung befunden war, bat ich Wegener, sie wieder auf den Tisch zu legen und die Tür zu schließen.

Ich wollte den Abschied drinnen nicht wiederholen. — — —

Der Himmel war mit schweren, blaugrauen Wolken bedeckt. Nur im Nordosten kündigte ein schwacher hellerer Schein den kommenden Tag an. Tiefblaue Töne lagen im Osten über den steilen Felsen vom Mörkefjord, Hellefjord und Teufelkap; helle, leichte, gelbrote Farben im Westen über den Gipfeln von Königin-Luise-Land. Vollkommene Stille.

Die Flagge auf Borg hing in traurigen Falten tot an der Stange herunter.

Ich gab das Zeichen zur Abfahrt. Lautlos glitten die Schlitten über den weichen, frischgefallenen Schnee.

Ein leichter Windhauch kam jetzt von Norden über den Storström herab, die Flagge auf Borg entfaltetete sich, sie grüßte und winkte uns nach mit ihrem ausgefaserten, fransigen Tuch. Das war unseres Hauses letzter Gruß an uns. — — —

Der starke Schneefall der letzten Woche hatte sich über unsere alte Spur gelegt. Die Bahn war schlecht, und infolgedessen war die Reise gestern anstrengend. Namentlich auf dem letzten Stück des Storström, auf dem Randsee und auf dem Lande im Tal des Borgjökels hielt es schwer, vorwärts zu kommen.

Am Randsee ruhten wir eine Stunde lang, fütterten, frühstückten und zogen dann weiter, wobei wir das Dach des dortigen Pferdestalls mitnahmen. Ungefähr um sechs Uhr nachmittags erreichten wir den Zeltplatz „Zwischen den Scharten“.

Auf dem Borgjökel war die Bahn bedeutend besser als auf dem Storström. Wir konnten so einigermaßen unserer früheren Spur folgen — glücklicherweise, sonst hätte es wohl schwer gehalten, unseren alten Zeltplatz wiederzufinden, wo das Kraftfutter im Pferdestall lag. Wir hatten nämlich allmählich Wind bekommen, und der Schnee fegte schon ziemlich hoch über dem Boden, so daß es schwer war, etwas zu sehen.

Kurz nachdem wir Borg verlassen hatten, hatte Wegener zu mir gesagt: „So, Koch, jetzt beginnt die Heimreise!“ Am Tonfall hatte ich gemerkt, daß er meinte und fühlte, was er sagte. Ich freute mich über die Worte und über den Gedanken, der in ihnen lag, während des ermüdenden, sechzehnständigen Marsches, den wir gestern hatten.

21. April, nachmittags, Farimagtal.

Heute hatten wir Wind und Schneefegen. Es war gerade noch so, daß wir reisen konnten. Um 1/29 Uhr brachen wir vom Zeltplatz „Zwischen den Schar-ten“ auf und kamen nördlich um Rosmule herum etwa um 3 Uhr hier an.

22. April, nachmittags, Farimagtal.

Bedecktes Wetter. Starke Windstöße und fegender Schnee, aber eigentlich doch kein Wetter zum Stilliegen. Wir haben inzwischen allerhand zu tun gehabt mit Umnähen des Zelts, Ausbessern der Pferdegeschirre und Ausrangieren von privatem Kleinkram. Ich hielt es für das beste, die Abreise bis heut abend 10 Uhr aufzuschieben, in der Hoffnung auf besseres Wetter. Aber es scheint jetzt eher schlimmer zu werden, so daß Aussicht auf weiteren Aufschub ist.

23. April, 8 Uhr vormittags, Farimagtal.

Wir sind also immer noch hier, aber jetzt müssen wir weiter.

Es geht uns hier ebenso, wie es auf Borg ging: wir essen alles leer und werden so gezwungen, westwärts zu gehen nach neuen Lebensmitteln. Diesmal haben wir allerdings nur ein paar Kilometer bis zu unserem großen Vorrat.

Gestern abend herrschte allgemeine Unentschlossenheit. Die Luft war warm, und hier im Tal war es fast still, doch kamen häufig heftige Windstöße, die den Schnee bis über die Talseiten hochwirbelten. Aber die Bergspitzen lagen im Nebel, und der Schnee fegte in mächtigen Wirbeln an der Leeseite der Berge.

Wir packten zusammen und waren fertig zur Abreise, aber im letzten Augenblick entschloß ich mich doch, noch eine Nacht zu warten.

Das war gut. Heut nacht um 2 Uhr war ich draußen, um nach dem Wetter zu sehen. Dichter Nebel lag zwischen den Bergen. Wir hätten nicht hundert Meter weit sehen können, wenn wir heut nacht da oben gewesen wären.

Jetzt scheint es endlich aufzuklaren; aber jetzt wollen wir auch weiter, gleichgültig, wie das Wetter wird.

Es ist unglaublich, wie unfreundlich das Inlandeis seine seltenen Gäste empfängt.

25. April, mittags, Zeltplatz Dronningestol (auf dem Kursbrä).

Am Mittwoch, den 23. April, kamen wir endlich vom Farimagtal fort.

Das Wetter war still, bedeckt, aber aufklarend. Ein Schwarm Schneesperlinge — die ersten in diesem Jahr — flog zwitschernd um die Schlitten; die Schneehühner schnarrten in den Felsen; alles deutete auf einen prächtigen Frühlingstag.

Der Schnee an der Stirn des Kursbrä war tief und locker, und trotz der sehr leichten Lasten war unser letzter Aufstieg keineswegs leichter als die vorhergehenden.

Mittags erreichten wir das Kursbrädepot, wo wir jeden Schlitten mit zirka 300 kg beluden. Gleichzeitig flickten wir einen großen Teil unserer Heusäcke, in die die Pferde nach und nach große Löcher gebissen hatten, so daß das Heu gar zu verlockend herausah.

Gegen 2 Uhr konnten wir den Marsch fortsetzen.

Vom Kursbrädepot aus hatte ich ebene Bahn nach Westen über den letzten Teil von Königin-Luise-Land erwartet; doch wurde ich gleich in einer Hinsicht enttäuscht. Die Steigung war noch so stark, daß es den Pferden schwer wurde, die Lasten vorwärtszubringen. Wir mußten bald die 20 km, die wir uns als Ziel gesetzt, stark beschneiden und uns mit 15 km begnügen; und als die Pferde schließlich nicht mehr ohne Peitsche vorwärtsgehen wollten, beschloß ich haltzumachen. Wir hatten seit dem Depot 12 $\frac{1}{2}$ km in 6 $\frac{1}{2}$ Stunden zurückgelegt und waren gleichzeitig von 1120 m auf etwa 1600 m über dem Meere gestiegen. Erst um 2 Uhr morgens konnten wir nach dem Bau des Pferdestalls, Zeltschlagen und dem „Mittagessen“ zur Ruhe gehen.

Am nächsten Vormittag, den 24. April, fuhren wir weiter. Jetzt konnten die Pferde mit Leichtigkeit die Schlitten ziehen, die ja nun vom Stalldach und Zelt samt Inhalt entlastet waren.

Wir wollten an diesem Tage ein Depot 25 km weit vorschieben; aber wir erlebten wieder eine Enttäuschung.

Wenige Kilometer westlich vom Zeltplatz erreichten wir eine Schneescheide in 1700 m Seehöhe, von wo wir plötzlich eine ganze Reihe Bergspitzen vor uns auftauchen sahen. Am weitesten nach Westen ragten die hohen Gefionzinnen mit eisbedeckten Gipfeln und scharfen, zackigen Graten aus dem Inlandeis auf, und zwischen ihnen und uns lag Gipfel neben Gipfel und Kamm neben Kamm, ein höchst verwickeltes Gewirr von Bergen.

Eine kurze Rekognoszierung zeigte uns bald, daß wir nicht daran denken konnten, die steilen Abhänge und engen Schluchten einfach zu kreuzen, die zum Teil eisfrei zu sein schienen. Wir mußten sie in einem großen Bogen nördlich umgehen längs eines nicht gar zu steilen Schneeabhangs, der vom „Hjelm“ und den Revalspitzen nach Süden abfiel.

In blendender Sonne und stiller Luft schlängelten wir uns an den Südabhängen des Hjelm entlang. Tief unter uns zog ein Talgletscher sein grünliches Band durch eine scharf eingeschnittene Schlucht mit steilen, zerrissenen Wänden.

Jetzt in der Mittagstunde war es drückend heiß. Allmählich hatten wir den Anorak, die gestrickte wollene Mütze, den Färinger Sweater, die Pelzhandschuhe und die Weste, die uns längst hinderlich geworden waren, eins nach dem andern ausgezogen und unter die Schlittenleinen gesteckt, um sie an der Sonne zu trocknen. — — —

Ein grünlicher Dunst zog langsam in leichten Wolken über das dunkle, schneefreie Land westlich vom Dronningestol. Und aus der nächsten Schlucht, die halb mit Schnee und Eis gefüllt war, stieg brodelnder Dampf auf. Bald wälzte er sich in schweren Wolken heraus, welche die dunklen Klippen verhüllten, bald wirbelte er in leichten, tanzenden Spiralen hoch hinauf.

Was mochte das sein? Gab es hier Geisire am Rande des Inlandeises, oder war es wirbelnder Schnee? Wälzte sich wirklich der Schnee dort unten in der Schlucht entlang, gejagt von peitschenden, harten Windstößen?

Fragend folgte mein Blick dem schwebenden Dunst, der aus Nordwesten kam, wo sich eine tiefe und breite Eissenkung zwischen den eisgepanzerten Sankt-Vitus-Berg und die Steinkolosse der Revalspitzen schob.

Der Boden der Senkung war hinter einem weichen, dichten Nebel verborgen, der sich als leuchtender, weißer Streifen scharf von den glatten, weißgelben Schneeflächen an beiden Seiten des Tals abhob.

Dieser Anblick war mir nur zu gut bekannt. Es war der Sonnenschein auf dem fegenden Schnee, der sich dort in der Senke entlangwälzte.

Unser Weg ging gerade durch den Treibschnee mitten durch die Senkung.

Leicht und frisch traf uns der erste Auftakt des Sturms mit eiskaltem Hauch. Der brachte Leben in die tote Wüste.

Aus jeder Furche in der unebenen, weißen Fläche stiegen feine Dampfstrahlen rauchenden Schnees auf, die dann in langen, gewundenen Reihen über den Jökel hinrasteten. Ein schwacher, durchdringender, zischender Ton folgte diesen spielenden Schlangenzungen; er kam von den harten, kantigen Schneekörnern, die bei ihrem rastlosen Streben über den Gletscher rundgeschliffen wurden.

Warf man einen Blick auf die andern Schlitten, so hatte man den Eindruck, daß sie durch einen ganz niedrigen Nebelschleier glitten. Man ahnte nur noch die Hufe der Pferde, die Füße der Menschen und Kufen der Schlitten.

Weit vorn sah ich Gloës Kopf und Schwanz. Er lief, die Schnauze hoch in die Luft gestreckt, um sich solange wie möglich über Wasser zu halten und seine Augen gegen den beißenden Schnee zu schützen. Das träge Träumen war mit einem Schläge weggeblasen. Jetzt war es frisch und frei auf dem Eise!

Weiter ging es vorwärts und abwärts. Wir schienen uns langsam in den Sturm hinabzusenken.

Der Hund verschwand. — Es wuchs hinauf an den Beinen der Pferde, an den Körpern der Menschen. Die Schlitten ertranken in dem jagenden Schnee, dessen lange, tanzende Reihen jetzt zu einem wirren Chaos geballt schienen.

Der peitschende Schnee rüttelte uns auf. Er wirbelte hoch auf unter den heftigen Windstößen, er setzte sich in unsern Kleidern und den Haaren der Pferde fest. Er stach in die Haut und brannte in den Augen. Aber er stärkte den Mut, rief Trotz hervor und weckte die Lust zum Kampf mit ihm.

Längst hatten wir Schneebrillen auf, Handschuhe und Windzeug an und die Kapuzen über den Kopf gezogen. Wir kämpften uns vorwärts gegen einen heulenden Sturm, eine Wolke von Schnee, die über uns zusammenschlug und die Sonne und die nahen Berge verbarg. Wir waren halb betäubt vom Schnee, der unsere Schneebrillen verklebte und überall eindrang. Wir sahen nicht mehr, wohin wir den Fuß setzten, wir glitten und fielen auf den harten Schneefurchen. Wir standen wieder auf, taumelten, glitten aus und fielen wieder.

Schließlich gaben wir es auf.

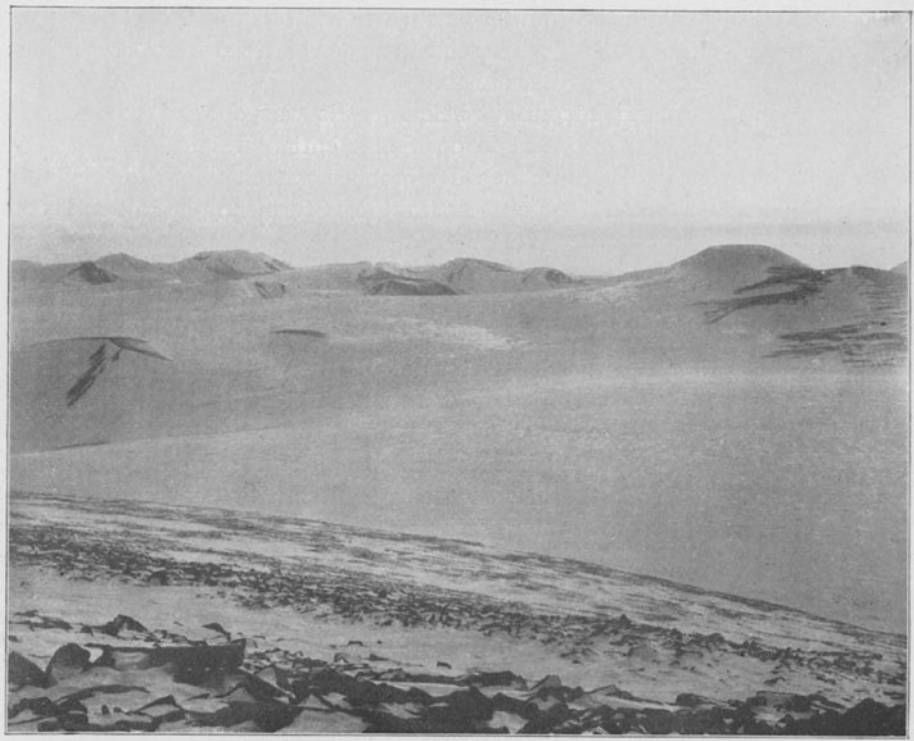
Irgendwo draußen im Schnee luden wir die Schlitten ab und wendeten um — verfolgt von dem jagenden Schnee, der seine Beute nicht fahren lassen wollte.

Um Mitternacht erreichten wir das Zelt, krochen in die Schlafsäcke und ließen den Schneesturm draußen toben, soviel er wollte. — — —

26. April, 11 Uhr vormittags, Zeltplatz Dronningestol.

Gestern lagen wir den ganzen Tag über fest wegen des Schneefegens. Abends ließ der Wind etwas nach, und das Fegen wurde weniger hinderlich.

Um 1 Uhr nachts zogen wir daher den Kursbrä hinab, um unser letztes Gepäck zu holen, und um 8 Uhr morgens waren wir wieder zurück.



Aussicht vom Dronningestol nach Nordwesten auf die Reval-Spitzen (links) und den Hjelm (rechts).

Der Schnee fegt immer noch; aber ich hoffe, daß wir heut abend weiterfahren können.

Es ist erstaunlich, fast vierzehn Tage lang haben wir jetzt ununterbrochen schlechtes Wetter. Das Zelt ist bereift, die Strümpfe und Schlafsäcke sind naß. Täglich erfrieren wir uns Nasen, Wangen oder Zehen — aber bei alledem geht es uns vorläufig recht gut . . .

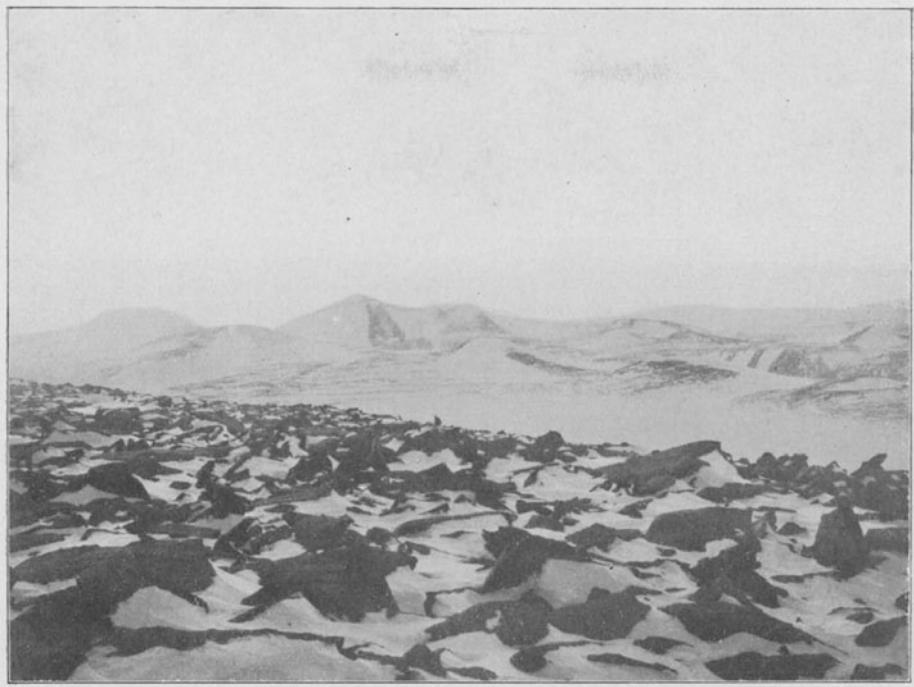
27. April, 8 Uhr vormittags, Zeltplatz Dronningestol.

Wir liegen immer noch fest. Es ist gerade, als ob das Königin-Luise-Land uns jetzt mit Gewalt festhalten will, nachdem es sich so stark unsern energischen Versuchen widersetzt hatte, seine Jungfräulichkeit zu brechen.

Bis jetzt haben wir den Schneesturm so einigermaßen überschlafen; aber nun können wir nicht mehr. Wir fangen an, uns zu langweilen, und haben nur den einen Wunsch, weiter nach Westen zu kommen.

Heut nacht herrschte ein rasender Sturm. Eine Zeitlang zweifelte ich, ob das Zelt halten würde. Heute hat sich der Wind etwas gelegt; aber der Schnee fegt noch so heftig, daß ich mich nicht hinauswage.

Die Pferde scheinen in ihrem Schneehaus warm und gut zu stehen. Am Morgen war jede Ritze in Wand, Tür und Dach dicht mit Schnee zugeweht, so daß ich fürchtete, die Tiere hätten nicht genug Luft bekommen.



Aussicht vom Dronningestol nach Norden auf den St.-Vitus-Berg. Links der Hjelm.

Meine Furcht war aber unbegründet. Die Luft im Stall war gut, und die Temperatur dort war um Null herum.

29. April, vormittags 8 Uhr, Zeltplatz Kaldbakur¹⁾.

Am Sonntag (27. April) klarte das Wetter allmählich auf. Der Treibschnee hatte sich gelegt, aber der Wind war immer noch unangenehm frisch.

Am Abend entschlossen wir uns, abzufahren; aber als alles bereit war, und wir das Zelt abbrechen wollten, begann das Fegen von neuem. Das war sehr ärgerlich. Denn wir konnten zwar trotzdem reisen, aber wir wollten diesmal unterwegs Messungen ausführen und photographieren, und das war kaum möglich. Es war aber im Zelt nicht mehr auszuhalten ohne Beschäftigung. Ich beschloß deshalb, den Dronningestol zu besteigen und einen Versuch zu machen, die Messungen und Photographien von dort aus zu erhalten, um dann später unabhängiger vom Wetter zu sein.

Wir bestiegen alle vier den 1900 m hohen Gipfel und hatten eine vorzügliche Aussicht über Königin-Luise-Land.

Die ganze südliche Hälfte des Landes besteht aus einer Menge großer und kleiner Nunatakker²⁾. Der nördlichste, größere Gletscher, der das Land durchschneidet, ist der Borgjökel. Wir sahen jetzt, daß er nicht nach Nordwesten fortsetzte, sondern nördlich um den Sankt-Vitus-Berg herum nach Westen abbiegt und dann allmählich ins Inlandeis übergeht.

¹⁾ Isländisch: der kalte Berg. ²⁾ Nunatak (eskimoisch) = Landinsel im Inlandeis.



Aussicht vom Dronningestol nach Nordosten über den Kursbrä.

Es wehte unangenehm kalt hier oben auf dem Dronningestol. Zeichnen war unmöglich und Messen und Photographieren schwierig.

Die ganze Oberfläche des Berges bestand aus einer Menge großer und kleiner Gneisblöcke, die vom Treibschnee stark angeschliffen waren. Das Schneefegen mußte hier sehr stark sein.

Wir sahen keinen Grashalm da oben.

Um Mitternacht waren wir wieder unten, tranken eine Tasse Kaffee, brachen das Zelt ab und zogen westwärts. Das Wetter war jetzt das denkbar beste. Bis zum Gefiondepot verlief die Reise glatt. Dort machten wir eine kleine Ruhepause.

Die mächtigen Sastrugi¹⁾, die uns während des Schneesturms so stark behindert hatten, machten uns jetzt keine Schwierigkeiten. Nur Polaris warf natürlich seinen Schlitten ein halbdutzendmal um.

Polaris macht mir überhaupt viel Sorgen. Er geht so schnell bergauf, daß ich ihn nicht am Halfter führen kann, weil er mir fortwährend auf die Hacken tritt. Auch mit den Zügeln kann ich ihn nicht lenken, weil ich nicht mit ihm schritthalten kann, sondern dann an der Leine mitgeschleppt werde. Und sich auf den Schlitten setzen und ihn fahren, geht natürlich auch nicht. Er hat so schon genug zu schleppen. — Er tritt deshalb ganz allein dicht hinter dem vordersten Schlitten her, während ich mit dem Fuchs folge und ihn etwas unter den Augen habe.

¹⁾ Längliche schalige Vertiefungen im Schnee, die durch scharfe Kanten voneinander getrennt sind. Sie werden durch den Wind erzeugt.

Diese Freiheit benutzt er aber, wie es ihm gerade paßt. Er läuft ein Stück vorwärts bis neben den vordersten Schlitten, hält dann an, frißt etwas Schnee, schießt ab und zu nach mir hin — und wenn ich ihn dann mit dem Fuchs erreiche, setzt er sich meistens wieder ohne besondere Aufforderung in Gang.

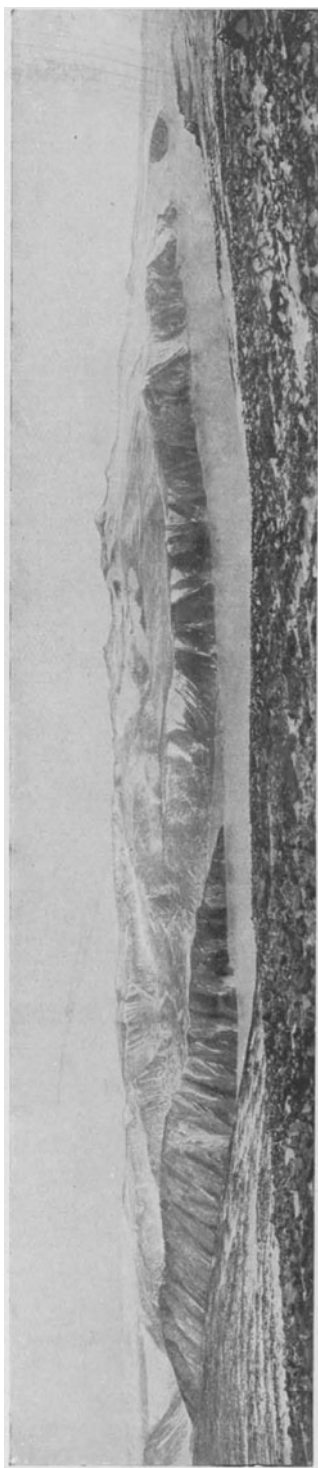
Das ist eine höchst unökonomische Anwendung der Kräfte, weil es besonderer Anstrengung bedarf, den Schlitten wieder in Gang zu setzen. Aber das kümmert ihn nicht; er ist baumstark. Außerdem hat er entdeckt, daß der Schlitten viel leichter in Gang kommt, wenn man ihn schief aus der Spur zieht. Diese Beobachtung wieder hat ihm zu der großen Entdeckung seines Lebens verholfen, nämlich daß es leichter ist, den Schlitten bergab als bergauf zu ziehen.

Nicht selten setzt er, wenn er erst einmal aus der Spur gebogen ist, die Drehung fort, bis er ganz bequem den Abhang hinabgeht, statt wie die andern Schlitten schräg aufwärts. Dann muß ich hinter ihm her, um ihn wieder in den rechten Kurs zu bringen, und da geschieht es oft, daß er den Schlitten umkippt. Er weiß wohl, daß er auf falschem Wege ist. Er blickt sich verstohlen nach mir um; und wenn er mich kommen sieht, steuert er nach dem vordersten Schlitten, ganz gleich, ob sein Schlitten auf dem harten, unebenen Schnee das Gleichgewicht halten kann oder nicht.

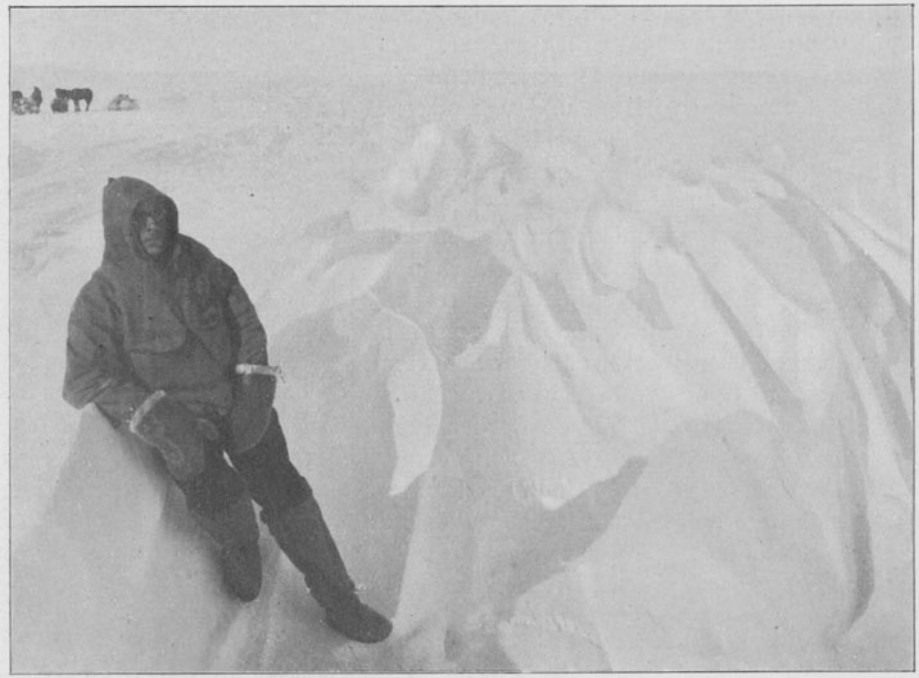
Vom Gefiondepot aus ging es aufwärts. Wir fingen an, müde zu werden, so daß die Aussicht, noch ungefähr 20 km zurücklegen zu sollen, nichts Verlockendes hatte. Aber wir mußten das gute Wetter ausnutzen; gar zu lange hatten wir stillgelegen.

Auf unserm Kurs nach Südwesten kreuzten wir einige Spalten. Sie waren nicht groß, aber die Pferde gerieten doch ab und zu mit den Beinen hinein, und wir mußten ihnen wieder heraushelfen. An einigen Stellen mußten wir auch Hacke und Spaten gebrauchen, um vorwärts zu kommen . . .

18 $\frac{1}{2}$ km vom Gefiondepot machten wir bei Kaldbakur halt und schlugen das Zelt auf. Wir hatten heut nacht 38 $\frac{1}{2}$ km gemacht.



Aussicht vom Dronningestol nach Westen und Südwesten auf die Gefionzinnen.



Wegener

Sastrugi.

Außerdem hatten wir unmittelbar vorher eine Bergbesteigung von vier Stunden gemacht, so daß es kein Wunder war, wenn wir uns erschöpft fühlten.

Es kam uns deshalb hart an, jetzt noch erst einen Pferdestall bauen zu müssen. Der Schnee bei Kaldbakur war dicht und fest, ein Mittelding zwischen Eis und Schnee. Die Säge konnten wir nicht gebrauchen, sondern mußten den Stall aushauen.

Heute morgen, als alles bereit war, um den Rest des Gepäcks vom Gefiondepot abzuholen, kam Nebel und unsichtiges Schneewetter. Unsere gestrige Spur ist mit Neuschnee bedeckt, so daß nicht daran zu denken ist, jetzt das Depot wiederzufinden. Wir müssen also wieder warten . . .

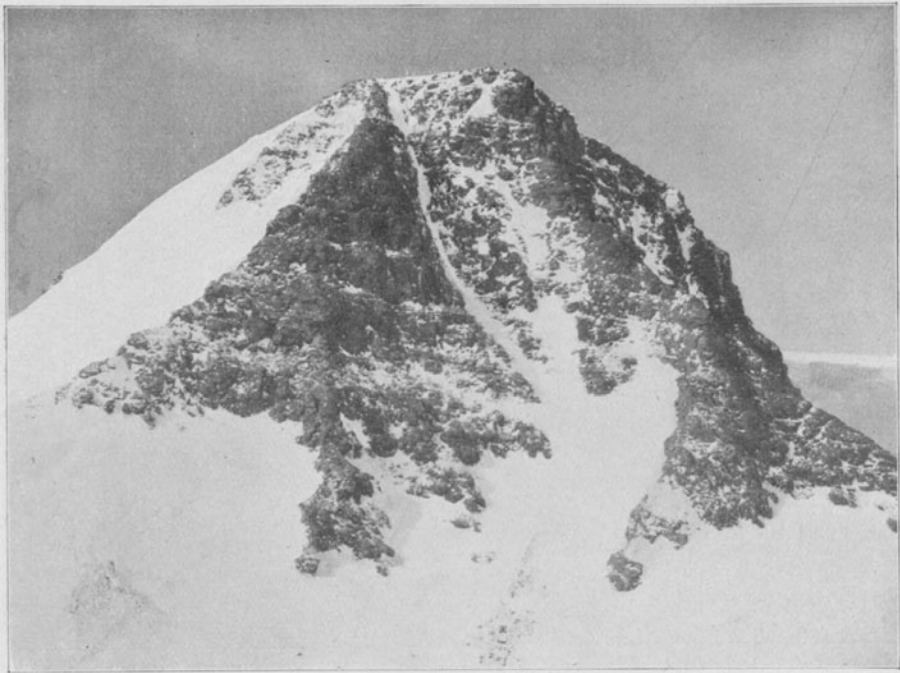
Beim Dronningestol hatten wir Besuch von vier Schneesperlingen, und hier, 30 km westlich vom schneefreien Land, scheint ein Schneesperling beim Zelt zu bleiben, wo er ja auch reichlich Futter findet. Das Kamiktier hat eine Zeitlang hinter ihm hergejagt, aber jetzt ist es der ergebnislosen Jagd müde und läßt das Vögelchen in Ruhe.

Es wäre hübsch, wenn der Sperling uns über das Inlandeis begleiten würde . . .

30. April, vormittags 7 Uhr, Zeltplatz Kaldbakur.

Gestern abend klarte es auf. Wir spannten sofort an und fuhren zum Gefiondepot zurück, wo wir die Schlitten mit dem Rest des Gepäcks beluden.

Schon ehe wir das Depot erreichten, hatte sich der Himmel wieder bezogen, und die Luft war unsichtig geworden. Ich kam gerade noch damit zurecht, vor



Kaldbakur.

Beginn des Schneewetters die wichtigsten Winkel zu messen. Noch bevor die Schlitten fertig beladen waren, hatten wir regelrechtes Schneegestöber.

Mit größter Eile fuhren wir dann nach Kaldbakur zurück in beständiger Angst, daß der Schnee unsere alte Spur verdecken würde.

Bis 3 km vom Zelt ging es gut. Von hier aus konnten wir der Spur nur noch mit Mühe folgen. Vigfus mußte vorangehen und die Spur wiedersuchen, die er jeden Augenblick verlor, dann wieder fand — bis wir ungefähr 100 m vom Zelt entfernt die Felswand des Kaldbakur aus dem Nebel auftauchen sahen.

Auf dem letzten Stück des Weges waren fünf Schneesperlinge mit uns geflogen. Sie flatterten um die Schlitten herum, zwischerten vergnügt und schienen nicht im geringsten von dem starken Schneefall gestört zu werden.

Menschen und Pferde waren schweißgebadet, als wir das Zelt erreichten. Die Pferde waren mit Schnee, Reif und Eiszapfen bedeckt und mußten gründlich gereinigt werden, ehe wir ihnen Decken geben und sie in den Stall bringen konnten.

Jetzt weht es draußen stark. Wir bekommen wahrhaftig wieder einen heftigen Schneesturm.

Es war ein Glück, daß wir das Zelt fanden. Es wäre nicht gut abgelaufen, wenn wir draußen auf dem Inlandeis ohne Zelt, Stall, Schlafsack und Brennmaterial hätten kampieren müssen.

1. Mai, Zeltplatz Kaldbakur.

Bis jetzt haben wir doch unglaublich viel schlechtes Wetter gehabt. Zwölf Tage sind vergangen, seit wir Borg verließen, und an zehn davon hatten wir Nebel, Schneefegen, Schneegestöber oder Schneesturm.



Aussicht vom Zeltplatz Kaldbakur nach Südost.

Jetzt haben wir den 1. Mai, den Tag, an dem wir programmäßig die Westseite von Königin-Luise-Land verlassen wollten, die nach unserer Annahme auf dem 26. Längengrad liegen mußte. Wir befinden uns jetzt gerade auf dem 26. Längengrad, haben uns also insofern noch nicht verspätet, aber unlegbar habe ich doch die stille Hoffnung gehabt, daß wir jetzt schon 50—100 km weiter sein würden.

Heute nacht hat es so heftig gestürmt, daß ich um das Zelt besorgt war. Noch immer weht es stark, und der Schnee fegt durch die Senkungen, so daß wir nicht gut reisen können.

Wir haben noch einen etwas größeren Vorrat an Lebensmitteln und Futter, als wir auf einmal frachten können, und müssen deshalb noch eine Tagereise doppelt fahren. Aber dann hoffe ich, daß diese langsame und beschwerliche Reisemethode zu Ende sein wird. Dadurch werden wir auch weniger abhängig vom Wetter werden, weil wir dann nicht mehr irgendwo auf dem Inlandeis ein Depot oder Zelt stehen haben, das wir durchaus finden müssen. Wir können dann auch im Nebel oder bei leichtem Schneefegen nach dem Kompaß fahren.

Heute gingen Vigfus, Wegener und ich ein Stück nördlich um Kaldbakur herum, um einen Versuch zu machen, den Berg zu besteigen. Doch der Versuch mißlang.

2. Mai, nachmittags 6 Uhr, Zeltplatz Kaldbakur.

Das Wetter war nicht gerade gut, als wir gestern abend nach Westen weiter zogen. Es wehte ziemlich stark, und der Boden rauchte etwas. Aber wir sind ja nicht vom Wetter verwöhnt und müssen reisen, wenn es nur irgend angeht, sonst kommen wir einfach nicht zur Westküste hindurch.

Die Bahn war ausgezeichnet, und wir kamen gut vorwärts; aber Wind und Schneefegen nahmen zu und wuchsen sich allmählich zu einem kleinen Sturm aus, so daß es bei den herrschenden — 24° schwer war, sich vor Frostschäden zu schützen.

Nachdem wir 22—23 km gefahren waren, hielten wir dicht beim Prövesten (Probestein) an, luden ab und kehrten zum Zelt zurück. Auf der Heimfahrt wuchs der Wind zum regelrechten Sturm, und die Luft war mit großen Wolken fegenden Schnees erfüllt, so daß wir nur ab und zu die näheren Nunatakker eben durchschimmern sahen.

Um 5 Uhr morgens waren wir wieder am Zelt. Der Sturm hält weiter an, und im Augenblick kann von Reisen nicht die Rede sein. Wir sind froh, wenn uns das Zelt nicht über dem Kopfe weggeblasen wird.

Die Pferde haben es im Grunde besser als wir. Sie stehen warm und sicher unten in ihrem Eisstall . . .

3. Mai, Zeltplatz Kaldbakur.

Immer noch festgehalten durch Sturm. In ein bis zwei Tagen sind unsere überschüssigen Lebensmittel zu Ende. Das wenige, das dann noch übrig ist außer dem planmäßigen Vorrat, ist kaum der Rede wert; und dabei liegen wir jetzt am 3. Mai noch immer auf dem 26. Grad . . .

4. Mai, morgens 8 Uhr, Zeltplatz Kaldbakur.

Jetzt liegen wir schon eine Woche hier und haben in der Zeit außer der Reise hierher nur zwei Fahrten gemacht, eine im Schneegestöber, die andere im Schneesturm. Jetzt ist das Wetter klar, und das Fegen hat fast aufgehört; aber der Wind ist immer noch stürmisch, und da wir ihn von vorn haben, bedeutet das schlechtes Reisewetter.

Es ist erfreulich, wie warm und trocken die Pferde im Stall stehen. Ich glaube fast, sie stehen hier besser als im Stall in Borg . . .

8 Uhr abends.

Gegen Mittag ließ der Wind etwas nach. Wir machten alles zum Aufbruch bereit, beluden die Schlitten und brachen das Zelt ab. Aber dann wuchs der Wind wieder zum Sturm an, und das Inlandeis hüllte sich in fegenden Schnee, so daß ich es für unklug hielt, abzufahren. Wir schlugen das Zelt wieder auf und warten jetzt wieder darauf, daß der Wind abnehmen soll.

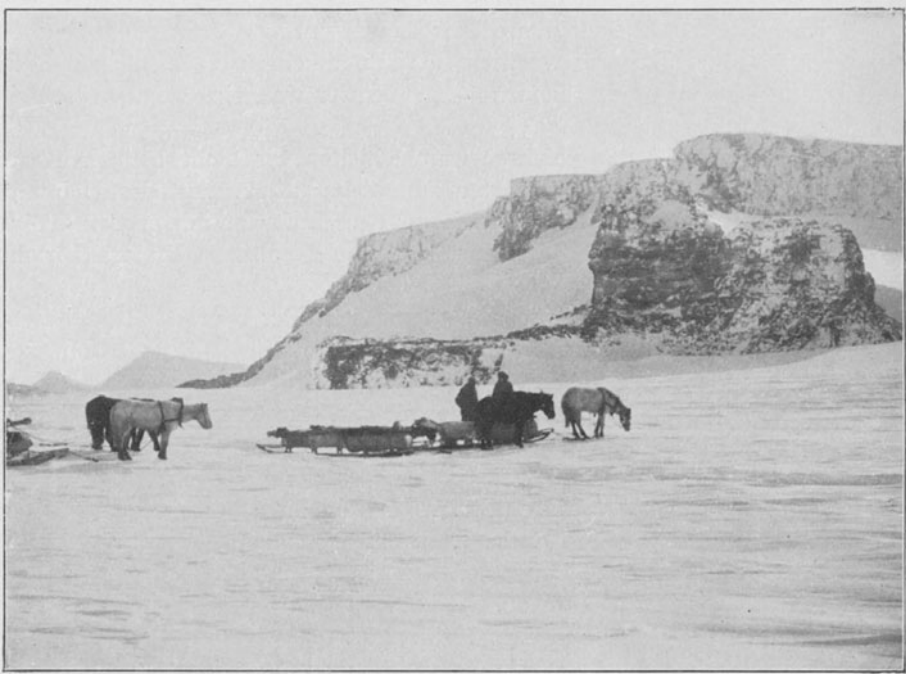
Es ist nicht zu leugnen, daß unsere Geduld auf eine harte Probe gestellt wird. Wir möchten alle weiter nach Westen und sind gezwungen, eine ganze Woche lang stillzuliegen.

Jetzt ist unser überschüssiger Vorrat verbraucht, wir müssen wirklich sehen, daß wir weiter kommen.

Am Vormittag des 5. Mai wehte es immer noch stark, aber wir konnten die Untätigkeit bei Kaldbakur einfach nicht mehr aushalten und machten deshalb klar zum Abmarsch. Die Temperatur war jetzt auch so hoch, — 11°, daß der Wind uns nicht mehr allzusehr behindern konnte.

Vormittags um 11 $\frac{1}{2}$ Uhr brachen wir auf und legten unsern Weg dicht an der Falkonérklippe vorbei, um die Kalkfelsen dort zu untersuchen.

Während Wegener und ich die Klippe bestiegen, fuhren Vigfus und Larsen mit allen fünf Schlitten weiter bis zum Prövestendepot.



Die Falkonérklippe.

Auf der Falkonérklippe sahen wir zwei Falken, wahrscheinlich ein Paar.

Wegener und ich holten dann die Schlitten beim Prävestendepot wieder ein, wo wir nur eine kurze Rast hielten. Dann nahmen wir nach dem Kompaß den Kurs: „West-südwest halb West.“ Die Bahn war ausgezeichnet.

Um 10 Uhr abends machten wir halt nach einer im ganzen 45 km langen Fahrt.

7. Mai, Zeltplatz 27° 29' 1).

Gestern vormittag fuhren wir zum Prävestendepot zurück.

Es wehte, und der Boden rauchte etwas, als wir abfuhren. Wie gewöhnlich wuchs das Schneefegen zu einem kleinen Sturm an, der sich aber auf der Rückfahrt glücklicherweise wieder legte.

Um 9 Uhr abends waren wir wieder beim Zelt, und jetzt haben wir alles Gepäck zusammen und wollen versuchen, es in einmaligen Transporten weiterzuschaffen.

6 km westlich vom Prävesten hatten wir eine Steigung von ungefähr 100 m zu überwinden. Der ganze Hang war glatt, frei von Neuschnee und mit einer dünnen Eiskruste bedeckt, die den tieferliegenden Firnschnee verbarg. Die Kruste war voll von feinen Rissen, und ab und zu knackte es in ihr, als wir darüber fuhren.

Unmittelbar nach diesem blanken Eis kamen wir im obersten Teil dieses Abhangs in ein Spaltensystem hinein, ganz von derselben Art wie das beim

1) Die Zeltplätze im Innern Grönlands sind in Längen westlich von Greenwich nach den vorläufigen Berechnungen während der Reise angegeben.

Gefiondepot. Nur waren die Spalten hier schmaler, und die Pferde brachen nur hin und wieder mit einem Huf hindurch.

Auf diese Eisstufe folgte noch eine zweite deutliche Steigung um etwa 50 m, und danach stieg das Eis nur ganz allmählich in schwach hervortretenden Terrassen. Sie glichen langgestreckten Dünungen im Schnee, während die kleinen Sastrugi an die feine Kräuselung des Meeres erinnerten.

Die letzte Nacht und heute am Tage hatte wir wieder Wind und Schneefegen. Auf diese Weise müssen unglaublich große Schneemengen über den Rand des Inlandeises zur Küste verfrachtet werden.

Der Wind und das Schneefegen sind uns sehr hinderlich. Wir haben uns nicht nur eine Menge kleiner Frostschäden und Wunden zugezogen, besonders im Gesicht, sondern auch unsere Augen leiden stark. Trotz ständigen Gebrauchs der Schne Brillen sind wir alle etwas schneblind und gebrauchen oft Cocain.

Allmählich haben wir begriffen, daß Wind und Schneetreiben eben der gewöhnliche Zustand in der Randzone des Inlandeises sind. Wir müssen das Wetter nehmen, wie es nun einmal ist, wenn wir überhaupt durch Grönland hindurchkommen wollen.

Infolge des schlechten Wetters müssen wir immer noch auf jedem Zeltplatz einen Pferdestall bauen, was wohl stets etwa drei Stunden Zeit kostet.

7. Mai, abends 9 Uhr, Zeltplatz 27° 29'.

Wieder einmal hatten wir das Zelt bereits abgebrochen, und wieder war das Ende, daß wir, statt zu reisen, schlafen gingen.

Unsere Stimmung ist gedrückt. Wir müssen jetzt um jeden Preis weiter, wenn uns unser Leben lieb ist. Aber das Reisen bei solchem Wetter ist andererseits nur dann zu verantworten, wenn man durchaus dazu gezwungen ist. Weder die Pferde noch wir selbst können gegen solches Schneefegen vorwärtskommen ohne furchtbare Anstrengungen, und die Kräfte sollen ja auch reichen. Aber morgen wollen wir reisen, wenn nur das Wetter nicht noch schlimmer wird.

Ich hatte ja allerdings Schwierigkeiten auf der Fahrt über das Inlandeis erwartet, aber vorläufig sind sie ganz anderer Art gewesen, als ich dachte . . .

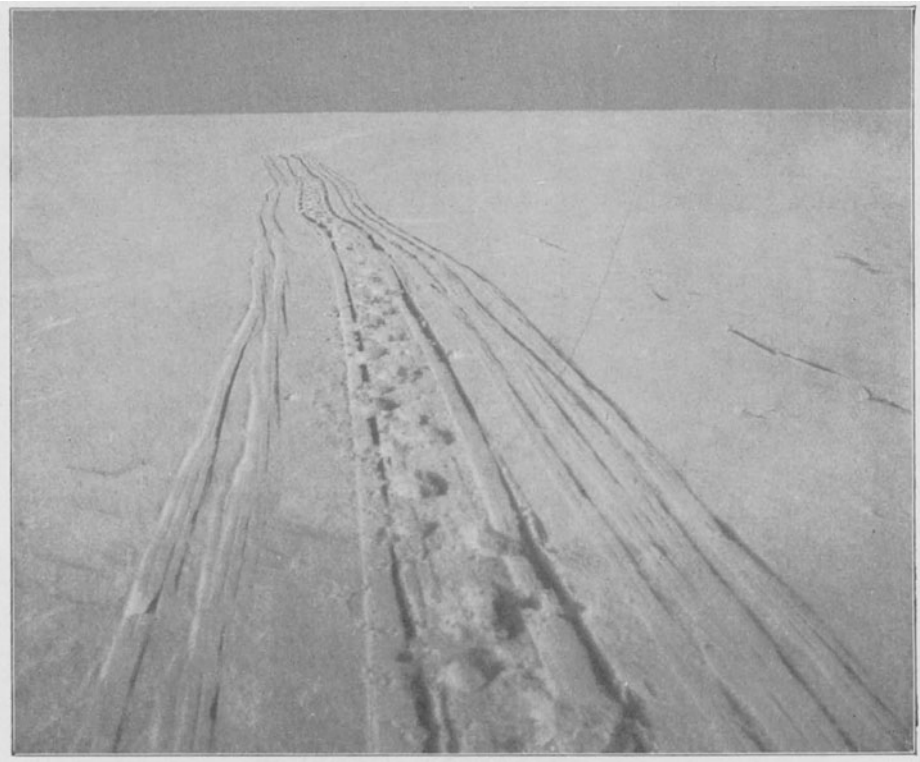
3. Der Hochjökél.

8. Mai, Zeltplatz 27° 29'.

Das Schneefegen hat aufgehört. Wir sind bereit zum Aufbruch. Wir fahren heute mit der ganzen Last; Grauni, Polaris und der Fuchs haben jeder 400 kg, Brunka 350 und der Kavalier 250 kg.

Bis jetzt haben wir den Weg immer zweimal machen müssen, weil die Lasten sonst für die schwierigen Reisebedingungen zu groß geworden wären. Aber jetzt wollen wir versuchen, alles auf einmal mitzunehmen. Allerdings sind die Lasten noch immer ziemlich groß. Wir schleppen ja nicht nur alles mit, was wir auf der Reise brauchen, sondern außerdem noch ein recht bedeutendes Gewicht an Beobachtungsgerät und -büchern und photographischen Negativen. An letzteren haben wir etwa 600, davon etwa 200 auf Glas.

Wir haben nun das Land hinter uns und damit auch die vielen großen Umwege, zu denen uns das Königin-Luise-Land zwang. Vor uns liegt der



Der Hochjökel in Zentralgrönland.

gewaltige Schneeeozan im Innern Grönlands. Wir sind auf offener See und können Kurs nehmen genau wie der Seemann, der sein Schiff von Küste zu Küste führt . . .

9. Mai, nachmittags 3 Uhr, Zeltplatz $28^{\circ} 20'$.

Das gute Wetter hielt gestern nicht gerade lange an. Drei Stunden ohne Schneefegen haben wir mit zwölf Stunden Wind bezahlen müssen, in denen die Luft von fegendem Schnee erfüllt war.

Die Reise ging trotzdem ganz gut. Die Pferde zogen die schweren Lasten verhältnismäßig leicht gegen den Wind die Abhänge hinauf. Nur mit Polaris ging es schlecht. Er ist jetzt schon sehr abgemagert. Seine Kräfte reichen zwar noch zu einer momentanen Anstrengung, aber er kann nicht sehr lange aushalten. Wir ließen ihn mit dem Kavalier tauschen, so daß er die leichteste Last bekam, aber wir mußten seinetwegen doch früher haltmachen, als uns lieb war.

Die Pferde gehen jetzt ohne Hufeisen; wir haben sie ihnen auf dem vorigen Zeltplatz abgenommen.

Das Hodometer¹⁾ macht uns ewige Sorgen. Die Achse des Zählers ist so schwach, daß sie sich leicht verbiegt, so daß er bald zuviel und bald zu wenig

¹⁾ Das Hodometer entspricht dem Patentlog des Seemanns. Es besteht aus einem Rad, das hinter dem Schlitten herrollt, und einem Zähler, der die Umdrehungen zählt und sie gleichzeitig in Kilometer umsetzt.

zählt. Wir haben ihn schon mehrere Male repariert; aber der Zähler taugt nichts. Beim nächsten Marsch wird er wohl ganz entzweibrechen. Wir müssen uns dann ohne Log behelfen.

Jetzt liegen wir wieder still und warten darauf, daß das Schneefegen aufhört. Wir sind nicht mehr so anspruchsvoll, Windstille zum Reisen zu verlangen. Aber wir möchten schrecklich gern einmal zur Abwechslung ein paar Stunden ohne Schneefegen haben; dann wollen wir uns auch gern wieder darein finden, gegen den treibenden Schnee weiterzureisen.

Nach der astronomischen Ortsbestimmung haben wir heute nacht 24 km zurückgelegt. Das ist noch ganz gut bei den Verhältnissen, unter denen der Marsch ausgeführt werden mußte.

Beim Zeltschlagen maßen wir eine Windstärke von 13 m; das ist beinahe Sturm¹⁾. Früher haben wir es stets als törichtes Unternehmen betrachtet, gegen den Wind zu reisen, wenn er mehr als 6—8 m Geschwindigkeit hatte; aber darüber müssen wir uns jetzt hinwegsetzen. Wir ändern können es ja auch aushalten, wenn nur bei Polaris die Kräfte reichen. Es wird böse, wenn wir ihn erschließen müssen. Er war immer unser zweitbestes Pferd.

10. Mai, Zeltplatz 28° 43'.

Heute morgen 7 Uhr kamen wir hier an.

Natürlich hatten wir heute nacht auf dem Marsch wieder Schneefegen, recht heftig sogar und bei tiefer Temperatur.

Wir haben wirklich harte Reisebedingungen: im Schneefegen aufbrechen, im Schneefegen marschieren, im Schneefegen Zeltschlagen. Sowohl das Abbrechen wie das Aufbauen des Zelts kostet bei solchem Wetter unverhältnismäßig viel Zeit, weil man sich leicht die Finger verbrennt, und weil man alles erst vom Schnee säubern und sorgfältig abbürsten muß, wenn es ins Zelt gebracht ist.

Den Pferden geht es schlecht. Polaris und der Kavalier können nicht mehr. Polaris legt sich alle Augenblicke hin und verlangt eine Pause, obwohl er die leichteste Last hat, und der Kavalier steht alle fünf Minuten still.

Beide Pferde sind auf dem rechten Auge schneeblind — dem Auge, das gegen den Wind gerichtet ist — und scheinen sehr darunter zu leiden. Allerdings haben sie den Appetit noch nicht verloren; aber wie die Dinge liegen, ist wenig Hoffnung, daß sie wieder zu Kräften kommen.

Das Hodometer ist jetzt ganz entzwei, und heute nacht froh auch der Alkoholkompaß, so daß die Magnetnadel im Eis festsetzt. Da ist es nicht zu verwundern, wenn die Navigation etwas unsicher ausfällt. Zum Glück haben wir die Sonne als Wegweiser, so daß wir keinen ganz falschen Kurs einschlagen können.

Jetzt um Mittag hat das Schneefegen aufgehört, und wir wollen deshalb weiter. Von dem Pferdestall, den wir hier gebaut haben, haben wir dann freilich nur wenig Nutzen gehabt.

1) Gewöhnlich rechnet man Sturm wohl erst von etwa 20 m p. s. nach oben. In arktischen Gegenden pflegt man aber wegen der niedrigen Temperatur und des Schneefegens schon eine Windgeschwindigkeit über 16 m p. s. Sturm zu nennen.

11. Mai, 10 Uhr vormittags, Zeltplatz 29° 5'.

Wieder Schneefegen. Ich hätte große Lust, hier liegenzubleiben und Sonntag zu halten; aber wir können uns das nicht leisten. Wir können heute reisen, wenn auch der Marsch wohl nur kurz werden wird.

Gestern hatten wir einen anstrengenden Tag mit dem Bau von zwei Pferdeställen. Vigfus und Larsen verrichten diese schwere Arbeit. Sie vertragen sie am besten. Wegener und ich besorgen inzwischen die Pferde, schlagen das Zelt auf und kochen Essen. Erst wenn wir mit diesen Arbeiten fertig sind, helfen wir mit beim Stallbau.

Der Pferdestall könnte bei diesem Schnee hier von zwei Männern in zwei Stunden gebaut werden, aber meistens kostet er drei Stunden, weil wir schon müde sind, bevor die Arbeit anfängt.

Während des Stallbaus müssen die Pferde natürlich in freier Luft stehen, was bei dem starken Winde nicht immer gut ist. Wir bauen deshalb aus einem Paar Schi und dem Schlittensegel einen Windschirm, der durch Pardunen gehalten wird; hinter ihm stehen die Pferde, die Futterbeutel umgehängt, und kauen ihr Kraftfutter, bis der Stall fertig ist.

Anfangs waren sie ängstlich, als sie in das tiefe Loch im Schnee hinein sollten. Aber jetzt können sie kaum den Augenblick abwarten, bis der Stall so weit fertig ist, daß sie hinein können. Ein paar von ihnen kommen meist während der Arbeit hin und sehen zu, und wenn Vigfus die Heusäcke holt, um die Krippen zu füllen, haben die Pferde es immer sehr eilig hineinzukommen.

Hier auf dem Inlandeis sind natürlich alle Pferde Krippenbeißer. Auf diese Weise erhalten sie das nötige Wasser. — —

Weit hinten im Nordosten konnten wir gestern abend bei dem klaren Wetter gerade noch die höchsten Gipfel der Gefionzinnen erkennen. Sonst ist jetzt alles Land aus unserm Gesichtskreis verschwunden . . .

11. Mai, 10 Uhr abends, Zeltplatz 29° 29'.

Wir hatten wirklich recht gutes Wetter auf dem heutigen Marsch. Selbstverständlich wehte es ziemlich stark, und der Wind kam gerade von vorn; aber der Schnee fegte fast gar nicht. Trotzdem machten wir nicht mehr als 11 km, weil der Kavalier nicht mehr konnte. Er ist offenbar fertig und muß erschossen werden, sobald nur die vier andern Pferde das Gepäck allein ziehen können.

Auch bei Polaris bemerkten wir Zeichen von Ermattung, aber es ging mit dem leichten Schlitten doch ganz gut, so daß wir hoffen, ihn retten zu können.

Wir füttern jetzt stärker als früher — 3½ kg Heu und 2 kg Kraftfutter pro Pferd pro Tag — und machen nur kleine Tagemärsche, um die Pferde wieder zu Kräften zu bringen. Wir haben sie offenbar auf dem Marsch vom Zeltplatz 27° 29' überanstrengt. Bei der starken Steigung, den schweren Schlitten, dem Schneefegen und Gegenwind sind ihnen die 24 km zuviel gewesen.

Der Schnee wird jetzt merklich lockerer, und die Pferde fangen an, einzusinken; doch kann man die Bahn vorläufig noch gut nennen. Wegener nahm heute seine Schi, aber ich glaube, es sind jetzt noch keine größeren Vorteile mit dem Schilaufen verbunden, wenn man dabei auf Schlitten und Pferd aufpassen soll.

Ein Schneesperling folgte uns heute auf dem Marsch und ist jetzt hier am Zeltplatz. Ob es wohl einer von denen ist, die uns bei Kaldbakur besuchten?



Zeltplatz 30° 56'. Im Hintergrunde das Zelt, im Vordergrund der Pferdestall.
Das Dach (die Schlittensegel) ist wegen der Aufnahme zurückgeschlagen.
Man sieht die fünf Pferde mit Decken im Stall stehen.

Jetzt ist das Land im Osten versunken, und wohin man sieht, begegnet das Auge nur Schnee und wieder Schnee. Wir sind jetzt gut abgeschlossen von der Umwelt. In dieser Einöde komme ich mir fast wie ein Gefangener vor, dem der Arzt täglich vierzehn Stunden Bewegung im Gefängnishof verordnet hat . . .

13. Mai, Zeltplatz 30° 9'.

Rasttag.

Der Schnee wird beständig lockerer und fängt an, die Pferde zu behindern. Sie sinken bis über die Fesseln ein.

Die Schichten im Schnee scheinen mir dünner zu werden. Sie sind durch harte Schneekrusten von 2—4 cm Dicke voneinander getrennt, und unmittelbar unter der Kruste ist der Schnee immer so locker, daß man mit Leichtigkeit den ganzen Arm hineinjagen kann. Es ist fast, als ob horizontale Hohlräume im Schnee vorhanden wären. Wenn man darüber hinfährt, hört man alle Augenblicke die von Reisen auf schneebedecktem Meereis bekannten „Seufzer“, nur daß sie hier viel stärker als auf dem Meereise sind, und gleichzeitig fühlt man, wie der Schnee unter einem sackt.

Das gewöhnliche Schneefegen beginnt hier bei 7—8 m Windstärke; als ich aber heute ein Loch grub, um die Temperatur zu messen, zeigte es sich, daß der Schnee schon bei 5 m Windstärke schwach fegte.

Gewöhnlich kann man dieses schwache Fegen nicht sehen, es ist wie ein ganz feiner, weißer Dampf, aber über dem Schatten in einem Loch wird der sonnenbeschienene Fegeschnee sichtbar. Seine Schneekörnchen sind so fein, daß das Auge sie kaum auffassen kann . . .

Es ist eine harte Reise, die wir begonnen haben. Ich habe den größten Respekt vor der Arbeit und den Anstrengungen, die uns noch bevorstehen, ehe wir die Westküste erreichen werden. Zu meinem Kummer sehe ich, daß unsere Pferde kaum während der ganzen Reise ihre Kräfte werden bewahren können. Es sieht so aus, als ob wir schließlich unsere Schlitten selbst werden ziehen müssen, und vielleicht werden wir uns dadurch so sehr verspäten, daß wir nicht mehr zur programmäßigen Zeit Post nach Hause schicken können.

Die Reise ist hart, nicht nur in physischer, sondern auch in moralischer Hinsicht.

Die großen Weiten können ihren Reiz haben — nur wenige kennen das besser als ich —, aber diese vollkommene Öde, diese ununterbrochene weiße Schneefläche und der wolkenlose, blaugraue Himmel, die der Phantasie so gar keine Anregung geben, wirken außerordentlich ermüdend. Man ist schlecht und recht Frachtkutscher und führt gedankenlos und träge seine Schlitten in der Spur, die der erste Schlitten gezogen hat, oder man verfällt in Träumereien von oft recht törichter Art.

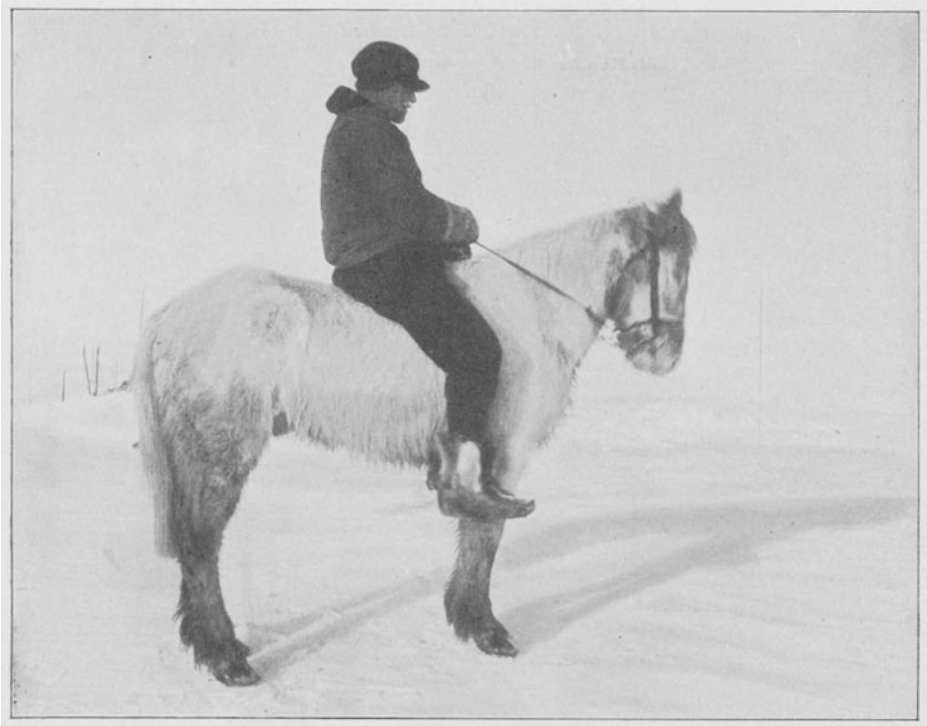
Gewöhnlich geht unser Marsch folgendermaßen vor sich: Als erster fährt Vigfus den Kompaßschlitten. Er geht gleichmäßig und bedächtig mit langen, ruhigen Schritten und zieht Grauni am Halfter hinter sich her. Dann komme ich mit Polaris und dem leichten Schlitten, darauf Brunka mit ihrem Schlitten, dann Wegener mit dem Fuchs und am Schluß Larsen mit dem Kavalier.

Alle halbe Stunde hält Vigfus an. Die Kolonne, die ziemlich lang geworden ist, schließt auf, und wir ruhen fünf Minuten, um dann wieder eine halbe Stunde lang weiter zu marschieren.

Eine solche halbe Stunde kann entsetzlich lang werden.

Ich gehe mit Mühe in dem lockeren Schnee neben dem Schlitten her und habe nichts anderes zu tun, als von Zeit zu Zeit meine Nase zu reiben, wenn sie anfängt zu brennen, und Polaris zu hindern, nach dem Heusack auf Vigfus' Schlitten zu schnappen.

Das letztere gelingt mir nur schlecht. Ich finde, es ist nicht recht, Polaris dadurch zu ermüden, daß ich ihn zu stramm an den Zügeln halte, und lasse ihn deshalb gehen, wie er will, dicht hinter Vigfus' Schlitten. Dafür muß ich nun aber beständig auf sein Maul aufpassen, um gleich mit einem kurzen Ruck an der Leine bereit zu sein, wenn er Anstalten macht, nach dem Heusack zu schnappen. Schließlich werde ich förmlich hypnotisiert durch das Starren auf dieses auf und ab wippende Pferdemaul, und Polaris benutzt sofort die Gelegenheit, um mit einem einzigen Biß ein großes Loch in den Sack zu reißen, so daß das herrliche, verlockende Heu sichtbar wird.



Vigfus auf Polaris.

Jetzt ist es Polaris, der hypnotisiert wird, während ich aufwache. Er starrt auf das Heu, und sein Maul wird von einer magischen Kraft dorthin gezogen.— Ich werde kreuzlebendig. Es macht mir Spaß zu sehen, wie nahe ich sein Maul an das Heu herankommen lassen kann, ohne daß es ihm gelingt, einen Happen zu erwischen. Es wird der reine Sport, eine Art Wettkampf zwischen uns.

Aber Polaris ist schlau und gewinnt. Lange geht er mit dem Maul dicht am Heu und tut, als ob es ihm rasend gleichgültig wäre. Zuletzt werde ich wieder schläfrig, und schnell holt er sich einen Bissen.

Auf dem nächsten Zeltplatz wird der Sack repariert, und beim folgenden Marsch zerreißt Polaris ihn wieder . . .

14. Mai, Zeltplatz $30^{\circ} 56'$.

Auf dem Marsch folgte uns heute wieder ein Schneesperling.

Ich kann mir kaum denken, daß diese Tierchen soweit aufs Inlandeis hinausstreifen sollten. Wahrscheinlich ist es derselbe Sperling, der uns ständig begleitet . . .

15. Mai, Zeltplatz $31^{\circ} 10'$.

Das war heute ein trauriger Marsch. Polaris war fertig. Er konnte nicht mehr und legte sich alle Augenblicke auf den Schnee, noch ehe wir die erste Meile zurückgelegt hatten. Ich machte keinen Versuch mehr, ihn mit Gewalt vorwärts zu treiben. Er war stets ein williges Pferd, und ich wußte, jetzt konnte er nicht mehr. — Wir hielten an, fütterten, machten zwei und eine halbe Stunde Rast und

versuchten dann, weiterzufahren. Aber wir kamen nur 1 km weiter. Dann zwang uns Polaris, das Zelt aufzuschlagen.

Er mußte sterben, und ich erschloß ihn. — — Noch sind die Lasten etwas zu schwer für vier Schlitten, weil der Kavalier nicht mehr als 200 kg ziehen kann. Wir haben beschlossen, einen Tag zu rasten und stärker zu füttern, um die Pferde etwas in die Höhe zu bringen und zugleich um die Schlitten zu erleichtern.

Der Kavalier muß jetzt auch bald erschossen werden — etwa in drei Tagen; aber dann hoffe ich auch, daß die drei letzten Pferde noch etwa einen Monat lang aushalten, sonst wird es böse mit uns aussehen.

Die Tagesleistung heute betrug nur 8 km, der kürzeste Marsch, den wir bis jetzt gemacht haben. Es schneite den ganzen Tag, und die Bahn war recht schlecht.

Wieder begleitete uns heute der Schneesperling. . . .

16. Mai, Zeltplatz 31° 10'.

Gestern hatten wir den ganzen Tag Schneefegen, was ja für den Rasttag ganz passend war. Aber auch heute hat es so stark gefegt, daß wir noch nicht reisen konnten, und so wurden aus dem geplanten einen Rasttag zwei. Nun hoffe ich wenigstens, daß wir morgen fahren können. Die Pferde und wir selber müssen nun ausgeruht sein . . .

18. Mai, Zeltplatz 31° 10'.

Zu unserer Enttäuschung mußten wir auch heute noch stilliegen. Wir sehnen uns alle danach, weiterzukommen, und unser Futtermittelvorrat ist nicht mehr groß, so daß uns die unbehagliche Aussicht droht, die Schlitten selbst ziehen zu müssen. Es ist aber auch wirklich ein greulicher Zustand, mehrere Tage lang untätig im Schlafsack zu liegen.

Heute haben wir die Mennige von den Schlittenkufen geschabt und das Zelt gereinigt. Das war doch wenigstens eine kleine Arbeit. Das Zelt war von innen stark bereift, so daß der Aufenthalt darin allmählich unangenehm geworden war.

Noch jetzt am Nachmittag weht und fegt es stark. Das Zelt ist halb begraben unter Schnee, und die Schlitten sind fast verschwunden. Mein einziger Trost ist, daß die Pferde auf diese Weise drei Ruhetage gehabt haben; sie können sie gut gebrauchen.

Wir haben heute die Entdeckung gemacht, daß vor einer Woche Pfingsten war. Das Fest haben wir also ganz verpaßt; aber wir hätten auch nichts gehabt, womit wir es hätten feiern können.

Gestern und heute ist wieder der Schneesperling am Zeltplatz gewesen. Es wirkt ermunternd, ihn draußen zwitschern zu hören . . .

19. Mai, 7 Uhr morgens, Zeltplatz 31° 10'.

Schneefegen. Wir liegen still wegen des Wetters. Wieder eine Enttäuschung! Es ist zum Verzweifeln.

Um mir die Zeit zu vertreiben, habe ich zum ersten und wohl auch letzten Male in meinem Leben ein Gedicht verbrochen, das ich als Einleitung in das Buch zu setzen gedenke, welches ich einmal über die Reise schreiben will. Ob es wirklich mit gedruckt wird, scheint mir aber zweifelhaft. Es ist gar zu unbeholfen . . .

20. Mai, 8 Uhr abends, Zeltplatz 31° 46'.

Wieder ein Zeltabbruch im Schneefegen bei 8 m Windstärke und 20° Kälte. Es ist kein Wunder, daß unsere Gesichter voller Frostwunden sind und die Haut in Fetzen von Nase und Kinn herabhängt.

Nach den vier Tagen unfreiwilliger Ruhe auf dem vorigen Zeltplatz hatte ich erwartet, daß der Kavalier sich etwas erholt hätte. Aber er war weit davon entfernt. Er blieb auf dem Marsch immer mehr zurück, so daß wir alle Augenblicke auf ihn warten mußten. Er stolperte drei bis vier Minuten lang vorwärts und stand dann still, um sich zu verschnaufen.

Das konnte natürlich nicht angehen. Er verzögerte den Marsch in gar zu hohem Maße, und die andern Pferde mußten frieren, während wir auf ihn warteten. Ich gab ihm eine Kugel, und damit war seine Geschichte aus.

Er war ganz gut in Stand und augenscheinlich ein kräftiges Pferd, und ich glaube bestimmt, daß er die Schwäche nur simulierte; aber davon wollte Vigfus nichts hören. Das Kumt hatte ihn etwas gedrückt, und die Wunde störte ihn natürlich, aber das allein war keine Erklärung für sein schlechtes Mitkommen.

Jetzt haben wir nur noch drei Pferde übrig. Sie sollten gern noch weitere 600 km aushalten.

Wer weiß, ob sie es wirklich können?

Der Schneesperling ist wie gewöhnlich beim Zelt. Ich glaube immer bestimmter, daß es derselbe Vogel ist, der uns dauernd folgt.

Am Ende unseres heutigen Marsches wurde das Wetter still und schön; aber es war kalt. Nach so anhaltendem Schneefegen ist es eine große Erleichterung, einmal Wind und Schnee los zu sein.

Unsere Schlafsäcke waren klitschenaß. Wir haben sie heute auf alte, arktische Weise getrocknet. Wir wendeten sie, legten sie auf die Schlitten, ließen sie steiffrieren und klopfen sie dann mit einem Stock, so daß das Eis absprang. Dann bürsteten wir sie sorgfältig und trockneten sie eine Stunde lang in der Sonne, und jetzt freuen wir uns darauf, heut abend in einen trockenen Schlafsack kriechen zu können.

21. Mai, abends 9 Uhr, Zeltplatz 32° 28'.

Die Reise heute ist gut verlaufen trotz der schweren Lasten. Nachdem wir Brunka vorangenommen hatten, blieben die drei Pferde gut aufgeschlossen.

Natürlich ging es nicht ohne Schneefegen ab, und das Wetter war kalt, aber doch gut. Vorläufig können wir uns über die Schlittenbahn noch nicht beklagen. Die Pferde sinken bis zur halben Beinlänge ein, was sie natürlich etwas ermüdet, aber die Schlitten gleiten leicht.

Wir gingen alle vier auf Schi. Ich ging voran und hielt den Kurs, während die drei andern die Schlitten führten.

Die niedrige Temperatur fängt an, uns zu stören, weil wir Petroleum sparen müssen. Wir können es uns nicht mehr wie früher im Zelt etwas behaglicher machen, indem wir den Primus brennen lassen, wenn die Mahlzeit vorbei ist.

22. Mai, 8 Uhr abends, Zeltplatz 33° 18'. Meereshöhe 2500 m.

Der heutige Marsch war gut. Es war scheußlich kalt, aber nur unbedeutendes Schneefegen. Heute „seufzte“ der Schnee ungewöhnlich stark. „Seufzer“ ist

eigentlich eine zu schwache Bezeichnung für den starken Ton, der durch das plötzliche „Zusammensitzen“ des Schnees hervorgebracht wird.

Es beginnt weit hinten am Horizont wie ein fernes Knistern und Prasseln, starkem Gewehrfeuer nicht unähnlich. Es nähert sich schnell mit wachsender Stärke und erinnert nun mehr an einen ununterbrochen rollenden, aber schwachen Donner. Man fühlt, daß man selbst das Ziel dieser Woge ist, und muß seine Vernunft zusammenehmen, um sich nicht von einem unwillkürlichen Schrecken packen zu lassen.

Wenn diese lärmende Welle unter einem hinweggeht, mischt sich ein kurzer, zischender, pfeifender Laut hinein. Er kommt von der Luft, die aus dem Firn herausgepreßt wird. Der Schnee, auf dem man steht, sitzt mit einem plötzlichen Ruck um einige wenige Zentimeter zusammen — und die Woge rollt weiter und verliert sich, bis sie fern am entgegengesetzten Horizont ganz verschwindet.

Ohne Zweifel sitzt der Schnee bei dieser Gelegenheit gleichzeitig über einem Gebiet von mehreren Quadratkilometern zusammen.

Ich ging mit der Uhr in der Hand und sah, daß die Donnerwoge von dem Augenblick, in dem ich sie zuerst auffassen konnte, bis zu dem Moment, wo sie sich wieder verlor, bis zu zehn Sekunden dauern konnte.

Die Pferde wurden natürlich unruhig, schienen sich aber allmählich an den Lärm zu gewöhnen. Dagegen konnte das Kamiktier seinen Schrecken nicht überwinden. War es hinten bei den Schlitten, so stürzte es zu mir, drückte sich fest an mich oder fuhr mir zwischen die Beine, ohne der Püffe und Stöße zu achten, die es bekam, wenn ich meine Schi vorwärts setzte. War es aber bei mir, wenn der erste knisternde Ton begann, so rannte es so schnell wie möglich zu den Schlitten zurück, zwischen die Kufen oder auf die Lasten.

Das arme Tier! Es empfand rein unwillkürlich, ganz wie wir andern, dieses geheimnisvolle Rollen als eine Drohung, die gerade gegen uns selbst gerichtet war.

24. Mai, 11 Uhr vormittags, Zeltplatz 34° 5'.

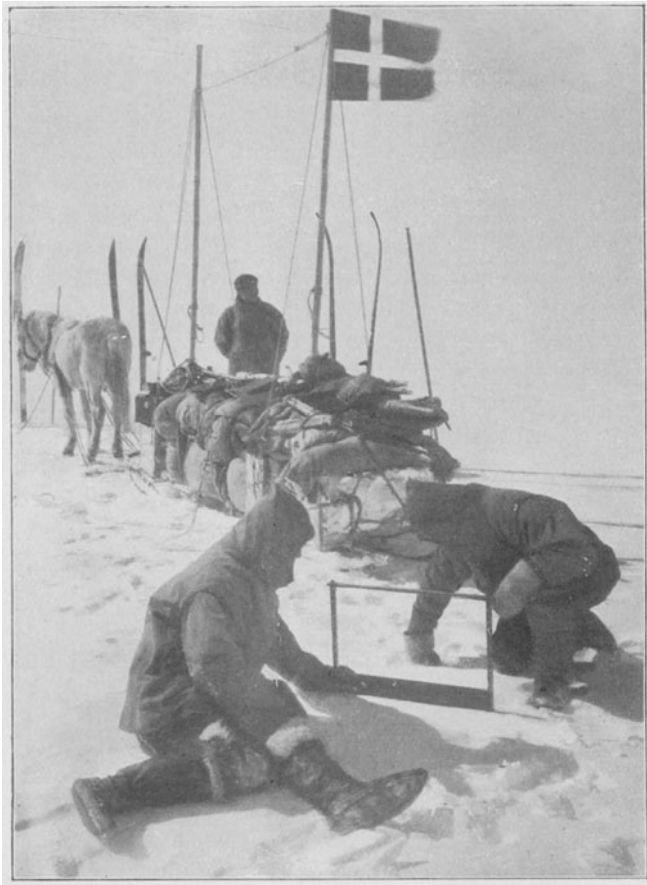
Heute halten wir wieder Rasttag. Die Pferde haben in den letzten vier Tagen 89 km mit sehr schweren Schlitten zurückgelegt, sie können also wohl etwas Ruhe gebrauchen.

Die Reise verlief gestern gut trotz des harten Wetters. Wir hatten so gut wie die ganze Zeit Schneefegen bei 8 m Wind gerade von vorn, und das Thermometer stieg auch zur wärmsten Tageszeit nicht über — 20°. Wir hatten denn auch schwer mit Frostschäden zu kämpfen.

Wir steigen noch beständig und befinden uns jetzt 2550 m über dem Meere. Hier im Norden scheint also der höchste Teil von Grönland ziemlich weit entfernt von der Ostküste zu liegen. Der starke südwestliche Wind deutet auch darauf hin, daß wir den höchsten Teil des Landes noch nicht erreicht haben.

Grauni und der Fuchs sind schneblind. Ihre Augen eitern, und sie scheinen dadurch sehr behindert zu werden. Es ist ärgerlich, daß sie keine Scheuklappen am Zaumzeug haben. Wir haben versucht, sie dadurch zu ersetzen, daß wir den Pferden Taschentücher über die Augen banden, aber es half nichts, denn sie streiften sie wieder ab. Wir können ihnen leider nicht helfen, sondern müssen hoffen, daß sie die Krankheit überstehen.

Gloë ist übrigens auch schneblind, das arme Wurm.



Bestimmung der Breite auf dem Marsch mit dem Jakobstab.

25. Mai, 8 Uhr abends, Zeltplatz $35^{\circ} 3'$.

Endlich haben wir einmal einen Tag ohne Schneefegen mit gutem Wetter und guter Bahn gehabt. Wir haben auch ungefähr 30 km zurückgelegt, und soweit ist alles schön; aber leider ging es dem Fuchs am Schluß des Marsches schlecht; er war so matt, daß er nicht mehr weiter konnte.

Wir dürfen das Pferd jetzt nicht verlieren und müssen sehen, daß wir es vorläufig noch erhalten können. Die schweren Lasten wirken wohl auch mit; aber der eigentliche Grund, warum die Pferde nicht durchhalten, ist wohl die Schneeblindheit. Grauni, unser bestes Pferd, ist ja auch stark von der Schneeblindheit angegriffen und fängt an, matt zu werden.

26. Mai, 9 Uhr abends, Zeltplatz $35^{\circ} 22'$.

Etwas Schneefegen und kaltes Wetter, aber sonst günstige Reisebedingungen.

Leider geht es den Pferden schlecht. Der niedrige Luftdruck spielt unzweifelhaft eine große Rolle dabei; die Pferde sind nicht so ausdauernd wie sonst. Auch wir ändern ermüden und kommen außer Atem bei Anstrengungen, die wir sonst kaum beachtet hätten.

Wir mußten uns heute mit einem sehr kleinen Marsch von nur etwa 16 km begnügen, und viel besser wird es wohl in der nächsten Zeit überhaupt nicht mehr gehen, wenn wir unsere Pferde nicht zuschanden fahren wollen.

Ich hoffe, daß wir bald Grönlands höchsten Punkt erreichen, so daß wir wieder abwärts fahren und den Wind im Rücken haben, sonst kann es leicht böse mit uns aussehen.

Wir füttern jetzt stark — 5 kg Heu und $2\frac{1}{2}$ kg Kraftfutter pro Pferd und Tag —, um die Pferde bei Kräften zu halten und zugleich um die Schlitten zu erleichtern. Aber das Resultat wird sein, daß wir am Schluß Futtermangel haben, — wenn die Pferde überhaupt aushalten werden . . .

27. Mai, 5 Uhr morgens, Zeltplatz $35^{\circ} 22'$.

Heute morgen besuchte uns der Schneesperling. Er saß auf dem Zeltfirst und zwitscherte. Wir konnten drinnen im Zelt sehen, wie sein Schatten auf das sonnenbeschienene Zelttuch fiel, und wie er den Kehlkopf bewegte und mit dem Schwanz wippte . . .

27. Mai, 8 Uhr abends, Zeltplatz $35^{\circ} 56'$.

Wie gewöhnlich haben wir etwas Schneefegen und kaltes Wetter gehabt, aber sonst günstige Reisebedingungen.

Der Fuchs und Brunka waren matt, aber wir schleppten uns doch im Laufe von sechs Marschstunden mit zwei Stunden Ruhe etwa 17 km vorwärts.

Am Ende des Marsches mußten wir alle vier ins Geschirr und den Pferden ziehen helfen.

Sonst gehe ich auf dem Marsch gewöhnlich voran und halte den Kurs. Meine Gedanken können da weit umherschweifen und sich mit den merkwürdigsten Sachen beschäftigen. Zur Abwechslung habe ich auch versucht, das kleine Gedicht zu verbessern, das ich neulich schrieb, als ich mich während des Schneesturms so sehr langweilte.

Jetzt glaube ich fast, daß es so bleiben kann. — — —

28. Mai, abends, Zeltplatz $36^{\circ} 21'$.

Schneefegen, Kälte. Brunka sehr matt.

Wir arbeiteten uns 16 km vorwärts trotz des lockeren Schnees, der den Pferden recht hinderlich war. Die Schibahn war ausgezeichnet, und die Schlitten glitten leicht . . .

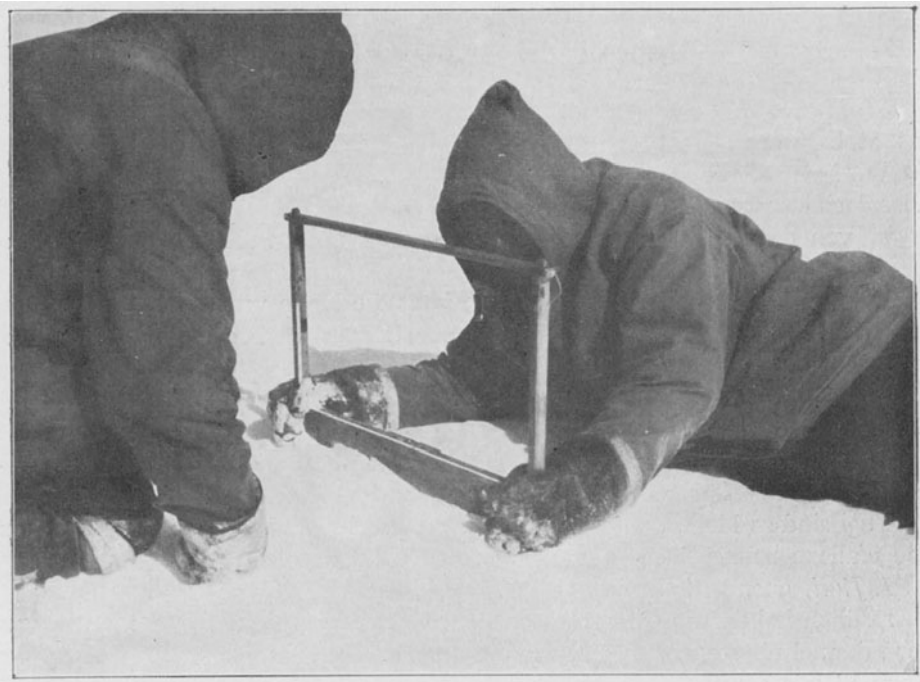
30. Mai, Zeltplatz $37^{\circ} 2'$.

Rasttag. Gestern kamen wir wieder 16 km weiter gegen starken Wind und Schneefegen bei tiefer Temperatur.

Es geht nur langsam; aber es geht vorwärts, und wenn Brunka noch ein halb Dutzend Tage aushält, ist es nicht unmöglich, daß wir Grauni das Leben retten können.

Kälte, Schneefegen, Gegenwind und Steigung — das sind harte Bedingungen, wohl besonders für die Pferde, aber auch für uns. Die Haut hängt in Fetzen von Nase, Lippen und Wangen, das Gesicht ist voller Frostwunden, die Finger sind so empfindlich, daß es schon schmerzen kann, die Hand in die Hosentasche zu stecken.

Wir haben einen bösen Maimonat gehabt. Ich hoffe, daß der Juni besser wird.



Messung der Sonnenhöhe mit dem Jakobstab.

Der arme Gloë — ihm ist es schlimm ergangen. Bei der strengen Kälte hatten wir ihm erlaubt, ins Zelt zu kommen, aber er war hier immer im Wege und wußte sich bei den schwierigen Zeltverhältnissen nicht recht zu benehmen. Vor einigen Tagen paßte er nicht auf, zur rechten Zeit hinauszukommen — es ist ja auch nicht so leicht für ihn, da die Zelttür immer geschlossen ist —, und die Folge war, daß er in der Not seine Zuflucht zu Wegeners Windanorak-Kapuze nehmen mußte. Natürlich bekam er Prügel und wurde hinausgeworfen, und seitdem hat er besser aufgepaßt — gar zu gut.

Heut nacht, als ich an der Zelttür lag, verlangte er im Laufe der ersten vier Stunden dreimal hinaus, so daß ich ständig die Tür für ihn öffnen und schließen mußte, alles auf Kosten meiner Nachtruhe.

Beim drittenmal blieb Gloë so lange weg, daß ich die Lust verlor, auf ihn zu warten, die Zelttür schloß und mich schlafen legte.

Es war aber nicht die Absicht des Kamiktiers gewesen, draußen zu bleiben, und da er nicht auf andere Weise hereinkommen konnte, biß er sich ein Loch in die Zelttür.

Als Gloë über mich wegkroch, erwachte ich, und als ich seine Untat sah, gab ich ihm eine ordentliche Tracht Prügel und warf ihn wieder hinaus.

Armes Kamiktier! Es fror heut nacht 29° und ist den ganzen Tag über kalt gewesen. Er wagt jetzt nicht mehr darum zu bitten, wieder ins Zelt kommen zu dürfen, sondern liegt draußen und friert.

Er ist aber auch etwas zu dumm für einen Hund, der mit über das Inlandeis soll. —

31. Mai, 4 Uhr morgens, Zeltplatz 37° 2'.

Also 30° Kälte am letzten Tage des Mai! Und 30° sind in dieser Höhe, wo auch die Sonne noch die Haut zerstört, viel schlimmer als unten am Meer . . .

31. Mai, 7 Uhr abends, Zeltplatz 37° 42', Meereshöhe 2700 m. Der Maimonat begann schlecht und endigte nicht viel besser.

Wir hatten heut den ganzen Tag Schneegestöber, Fegen und Wind, haben uns aber doch etwas mehr als 20 km weiter vorgearbeitet. Wenn wir nicht den Wind etwas von der Seite gehabt hätten, wäre das Reisen wohl kaum möglich gewesen.

Es scheint ja fast, als ob die Pferde jetzt die Reise vertragen können, aber wir füttern auch mit 5 kg Heu und 2½ kg Kraftfutter pro Pferd und Tag. Brunka soll noch 5 × 20 km aushalten, dann haben wir kein Futter mehr für sie, und dann kommt wohl der Fuchs auf die Sterbeliste. Ich hoffe, es wird uns gelingen, Grauni zu retten; er ist ein ausgezeichnetes Pferd.

Die Schlittenbahn ist immer noch ganz gut, wenn auch die Pferde tief einsinken. Die Oberfläche des Schnees ist jetzt fast völlig eben; die unbedeutenden Sastrugi sind so klein, daß die Schlitten nicht mehr umwerfen können; aber der neugefallene Schnee klebt etwas, am meisten an den Schi . . .

1. Juni, abends, Zeltplatz 38° 9'.

Endlich haben wir einen Tag ohne Schneefegen gehabt. Heut morgen war der Himmel überzogen, so daß wir die Sonne nicht sehen konnten, und da der Kompaß wie gewöhnlich gefroren war, war es nicht ganz leicht, den Kurs zu halten.

Zum erstenmal auf der ganzen Reise hatten wir keinen Gegenwind.

Die Pferde waren matt. Brunka und der Fuchs wollten nicht weiter; wir mußten ein paar Kilometer früher Zelt schlagen, als uns lieb war.

Bei der niedrigen Temperatur und dem starken Wind von vorn war immer mein Schnurrbart so vereist, daß er mich störte. Eines Tages schnitt ich ihn deshalb ab, kam aber nun vom Regen in die Traufe. Denn nun sind der Wind und die leidigen ultravioletten Strahlen über meine unglückliche Oberlippe hergefallen und haben sie mit stark wässernden Blasen bedeckt. Es brennt und beißt in ihnen, aber dabei ist wohl nichts zu machen. Ich fette mein Gesicht täglich mit Vaseline ein, aber es brennt trotzdem gleich stark, und die Blasen werden immer schlimmer. Sie gehen auf, so daß die Haut in langen Fetzen abgeht, aber es bilden sich ständig neue Blasen an Stelle der alten.

Viel besser geht es den andern auch nicht. Wir können kein warmes Essen und Tabak vertragen, es brennt gar zu unbarmherzig; und wenn wir das Pech haben, lachen zu müssen, so springen die Lippen sofort auf . . .

2. Juni, abends, Zeltplatz 38° 29'.

Wieder ein Tag mit gutem Wetter, aber schlechten Fortschritten.

Brunka und der Fuchs sind bald fertig. Vigfus, Larsen und Wegener mußten den beiden kraftlosen Pferden ziehen helfen, während ich mit Grauni voranging.

Der Schnee ist ziemlich weich und locker, und der Wind kommt wieder ständig von vorn. Wir sind jetzt ungefähr in der Mitte zwischen Ost- und Westküste und dürfen erwarten, daß es bald anfängt, langsam bergab zu gehen . . .

3. Juni, abends, Zeltplatz 38° 46'.

Ständig gutes Wetter, aber gleichwohl geht es sehr langsam vorwärts. Der Schnee ist jetzt so weich, daß die Pferde bis zu den Knien einsinken.

Wir haben heute nur 10 km gemacht, und wenn es im Lauf der nächsten Tage nicht besser wird, so können wir soviel Verspätung bekommen, daß wir nicht mehr zur rechten Zeit Post nach Hause schicken können. Das wäre fast ein Unglück wegen der Sorge, die es zu Hause verursachen würde.

Wir versuchen jetzt, die Schlitten soviel wie möglich zu erleichtern, indem wir alles nicht unbedingt Nötige wegwerfen; aber alles in allem macht das doch nicht mehr als 20—30 kg aus, um die wir uns so entlasten können . . .

4. Juni, 5 Uhr nachmittags, Zeltplatz 39° 31'.

Heute haben wir nicht einmal elende 10 km erreicht. Brunka konnte nicht mehr und zwang uns zu halten, lange ehe wir wollten. Sie weigerte sich einfach, weiterzugehen, und ich machte deshalb kurzen Prozeß mit ihr und schoß ihr eine Kugel in die Stirn.

Morgen halten wir Rast, und dann wollen wir versuchen, den Pferden Schneeschuhe anzuschrauben.

Mehrere Tage lang hatten wir nichts von unserm Freund Schneesperling gesehen. Gestern tauchte er wieder auf und hat uns heute beim Rastplatz besucht.

Wir haben noch über 500 km zurückzulegen, die Aussichten für diese Reise sind nicht gut. Wir werden kaum ohne ernstliche Verspätung — von vielleicht vierzehn Tagen — davonkommen; und ich habe so gut wie jede Hoffnung aufgegeben, ein Pferd hinüberzuretten . . .

5. Juni, abends, Zeltplatz 39° 31'.

Heute haben wir Rast gehalten und den Verfassungstag gefeiert. Draußen haben wir auf einem Schlittenmast unsere große seidene Fahne gehißt, und drinnen im Zelt hängen von der Firststange zierlich geordnet unsere vier kleinen seidenen Wimpel herab; aber im übrigen war der Rasttag für uns ein Arbeitstag.

Vigfus und Larsen haben die Schlitten umgeladen — den einen wollen wir ja hier lassen.

Außerdem haben sie Grauni beschlagen und ihm Schneeschuhe ¹⁾ angeschraubt, damit wir morgen probieren können, ob die Buchenplatten wirklich eine Erleichterung geben. Dann haben wir den Schlittenproviant eingeteilt, den die Pferde als Kraftfutter bekommen sollten, und haben 8 kg Pemmikan fortgeworfen. Die Pferde wollen ihn nicht mehr fressen, vermutlich weil wir so stark mit Heu füttern.

Wegener und ich haben aus dem Rasttag einen großen „Wissenschaftstag“ gemacht. Wir haben ein 6 m tiefes Loch in den Schnee gegraben, haben die Schneetemperaturen gemessen, für jeden Meter die Dichte bestimmt und die Dicke der Schichten bis zu 3¹/₂ m Tiefe gemessen. Beim „Neuschnee“ (wie wir

¹⁾ Als Pferdeschneeschuhe benutzten wir ovale Buchenplatten, die an die Hufeisen angeschraubt wurden. Solche Buchenplatten hat man zu Hause als Schlammshuhe benutzt, z. B. beim Pflügen des trockengelegten Söborgsees. Wir hatten auch richtige norwegische Pferdeschneeschuhe mit; weil diese aber sehr schwer waren, zogen wir die Buchenplatten vor.

hier ungenau den Niederschlag des letzten Jahres bezeichnen) sind die Schichten am feinsten und schärfsten ausgeprägt. Er enthält nicht weniger als neun Schichten bei einer Gesamtdicke von 40 cm. Die oberste Schicht ist außerordentlich feinkörnig. Der Durchmesser der Körner ist etwa 0,1 mm, aber schon wenige Zentimeter tiefer wird der Schnee gröber. Eine ganz scharfe Grenze trennt den „Neuschnee“ vom „Firn“ (so nennen wir hier — übrigens auch ganz ungenau — jeden Schnee, der älter ist als der Niederschlag des letzten Jahres), und diese Grenze beweist, daß der Niederschlag hier ebenso wie draußen an der Küste hauptsächlich im Winter fallen muß. Im „Firn“ wird der Schnee nach unten immer gröber. Schon in 5 m Tiefe ist er so fest, daß man einen Spaten erst nach vier bis sechs kräftigen, auf dieselbe Stelle gerichteten Stößen hineintreiben kann. Die Schneeböcke beginnen in dieser Tiefe eisartig zu werden; es gibt einen klirrenden Laut, wenn man sie gegeneinander wirft . . .

In der letzten Zeit sind wir teilweise im Nebel geirrt, und da der Kompaß fast immer gefroren war, ist unser Kurs nicht sehr sicher gewesen. Wenn wir uns nicht nach der Sonne richten konnten, haben wir den Wind oder die Windfurchen im Schnee benutzt. Schließlich haben wir auch versucht, nach unserer rückwärtigen Schlittenspur zu steuern. Namentlich die letzte Methode ist nicht sehr verläßlich, und ab und zu sind wir ganz aus dem Kurs gekommen.

Neulich machten wir bei Nebel und stillem Wetter einen großen Bogen und zogen schließlich nach Nordosten, bis wir entdeckten, daß wir verkehrten Kurs hatten.

Daß unser Hodometer entzwei ging, hatte dagegen keine Bedeutung für uns. Wir lernten bald, daß die Pferde in ganz gleichmäßigem Tempo gingen. Wir haben deshalb nur ein paarmal mit Hilfe eines Meßbandes die Schnelligkeit bestimmt, mit der wir marschierten, und haben dann, nur nach der Uhr, mit ziemlich großer Sicherheit angeben können, wie weit wir gefahren waren. Unsere Entfernungsberechnung ist wohl in Wirklichkeit der sicherste Teil unserer Besteckrechnung.

Heute haben wir unsern letzten Tabak aufgeraucht; aber ich glaube nicht, daß wir ihn sehr vermissen werden.

Wegener hat in der letzten Zeit die feuchten Tabakreste aus seiner Pfeife herausgekratzt und getrocknet, so daß wir vielleicht noch ein paarmal eine Pfeife rauchen können.

Man wird sparsam, wenn man es so weit zum Kaufmann hat!

6. Juni, abends, Zeltplatz 40° 8′.

Die Buchenplatten scheinen ganz brauchbar zu sein. Sie haben heute den Pferden das Gehen zweifellos etwas erleichtert. Nachdem wir sie vier Stunden lang bei Grauni probiert hatten, bekam auch der Fuchs Schneeschuhe unter. Die Art des Anschraubens ist aber unpraktisch, und die Buchenplatten sind auch unten zu glatt, so daß die Pferde ausgleiten, bis sie sich daran gewöhnt haben. Diese Fehler hätten leicht vermieden werden können; wir hätten zu Hause daran denken sollen.

7. Juni, abends, Zeltplatz 40° 37′, Meereshöhe 2800 m.

In der letzten Nacht bekam ich dreimal Muskelkrämpfe, als ich im Schlafsack lag. Der Krampf trat ganz allmählich ein — nicht wie sonst auf einen Schlag.

Ich erwachte davon, daß ich unbequem lag und in keiner Stellung recht Ruhe finden konnte, und dann wurden nach und nach die Muskeln in den Armen und Beinen steif. Ich richtete mich halb im Schlafsack auf — das gab etwas Erleichterung —, mußte aber ganz still sitzen und warten, bis die Muskeln allmählich wieder weich wurden.

Das war nicht sehr angenehm.

Der Schnee war heute sehr locker, und wir können deshalb ganz zufrieden sein mit den 15 km, die wir vorwärtsgekommen sind. Leider ist der Fuchs sehr schwach. Ich zweifle, ob er morgen wieder 15 km gehen kann.

Den ganzen Tag über hatten wir Nebel. Wir konnten uns nicht wie sonst nach dem Schatten richten, und der Kurs war deshalb etwas unsicher.

Ich hörte während des ganzen Marsches einen Schneesperling zwitschern, konnte ihn aber nicht zu Gesicht bekommen . . .

8. Juni, 5 Uhr nachmittags, Zeltplatz $41^{\circ} 8'$.

Wir haben uns 15—16 km weiter vorgearbeitet.

Das Wetter war gut mit ganz schwacher Brise von hinten — so schwach, daß Larsen die Gelegenheit benutzte, den alten Seemannswitz vom Wind, der gerade auf und ab geht, anzubringen. Aber wir ändern wollten nichts davon hören; wir erklärten, daß wir Rückenwind hätten.

Die Bahn war schlecht, und es geht immer noch bergauf. Nun nähern wir uns wohl bald der Höhe von 3000 m.

Heut nachmittag stach die Sonne sehr unangenehm und verbrannte mir die Backen und die mit Blasen bedeckten Lippen. Wegener ist sehr erfinderisch darin, sein Gesicht gegen die Sonne zu schützen. Er hat die Kapuze über den Kopf, die Mütze darunter tief ins Gesicht gezogen und endlich eine Art Vorhang aus einem Taschentuch, so daß man vom ganzen Gesicht nichts weiter sieht als — die Brillen.

Larsen behauptet, heute einen großen Vogel mit kiebitzähnlichem Flug gesehen zu haben. Wer weiß, ob es nicht unser Freund Schneesperling war, der im Nebel so groß erschien . . .

9. Juni, 3 Uhr morgens, Zeltplatz $41^{\circ} 8'$. Was für ein Pech! 34° Kälte am 9. Juni!

9. Juni, 6 Uhr nachmittags, Zeltplatz $41^{\circ} 39'$, 2900 m über dem Meere.

Stilles Wetter, Sonnenschein. Wir haben uns 16—18 km weiter vorgearbeitet, was eine gute Leistung ist. Die Bahn ist sehr schlecht . . .

10. Juni, 5 Uhr nachmittags, Zeltplatz $42^{\circ} 14'$.

Ein weiterer Tag mit zentralgrönländischer Windstille, brennender Sonne und nicht weniger brennender Kälte. Einen weiteren Tag lang haben wir gemeinschaftlich mit den Pferden im Geschirr gearbeitet. Einen weiteren Tagemarsch von etwa 20 km haben wir die Schlitten westwärts geschleppt. Wieder sind wir ungefähr 30 m gestiegen, und wieder — ja, was brauche ich eigentlich zu schreiben. Hier in der Wüste ist ja der eine Tag genau wie der andere.

Heute sahen wir aber eine kleine Merkwürdigkeit: den weißen Regenbogen bei einer Temperatur von -31° . Da der Regenbogen stets in Wasserwolken, nie in Eiswolken auftritt, so wußten wir also, daß wir es hier mit Wasser von -31° zu tun hatten. Es ist natürlich möglich, daß die Nebelwolke eine höhere



Koch auf dem Fuchs.

Temperatur gehabt hat als die Luft am Boden, doch kann sie jedenfalls nicht über -18° gewesen sein (höchste Tagestemperatur).

Mir scheint, die Sastrugi fangen wieder an, im Schnee aufzutauchen. Das ist wohl ein Zeichen dafür, daß wir durch den stillen Gürtel von Zentralgrönland hindurch sind und bald Wind von hinten haben werden . . .

11. Juni, abends, Zeltplatz $42^{\circ} 53'$.

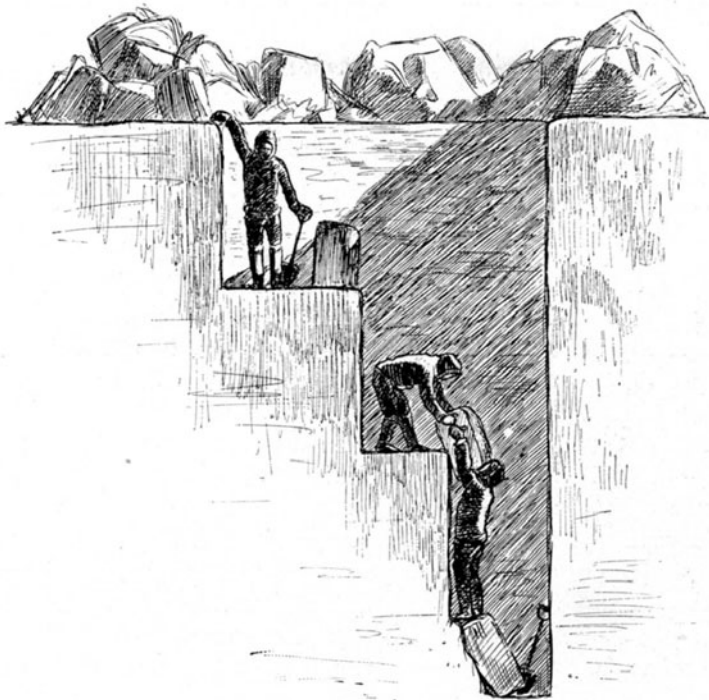
Heute habe ich den Fuchs erschossen. Es fiel mir schwer. Er war zwar träge, aber doch ein ausgezeichnetes Pferd, und ich hielt viel von ihm wegen seines ruhigen Wesens.

Er ist das erste Pferd, das wegen Futtermangels fallen mußte. Polaris und der Kavalier waren krank, und Brunka war verbraucht. Der Fuchs war auch lange Zeit etwas mitgenommen, aber seine gesunde Natur hat ihm immer wieder auf die Beine geholfen, und wenn wir genug Futter für ihn gehabt hätten, so hätte er vielleicht aushalten können, bis wir Land erreichten.

Nun ist nur noch Grauni übrig. Ich hoffe so sehr, daß es uns gelingen möchte, dieses prächtige Tier zu retten. Nach seinesgleichen wird man lange suchen müssen.

Es war unangenehm kalt, als wir heute morgen um 3 Uhr aufbrachen. In den ersten drei Marschstunden hatte ich fortwährend aufzupassen, um mir keine Frostschäden an den Zehen zu holen.

Wir haben heute wieder den weißen Regenbogen gesehen, diesmal bei $-33,4^{\circ}$. Dieser Rekord für unterkühltes Wasser wird schwer zu schlagen sein.



Profil des 7-m-Loches.

Wie gewöhnlich sahen wir den ganzen Vormittag unter der Sonne am Horizont einen Nebelstreifen liegen. Das ist der Frostnebel, der hier überall auf dem Inlandeise liegt und sich später am Tage in starken Dunst auflöst. Am Schluß des Marsches war wieder der Schneesperling beim Schlitten.

Morgen wollen wir Rast halten, und deshalb haben Wegener und ich heute angefangen, ein großes Loch in den Schnee zu graben. Diesmal wollen wir versuchen, bis zu 7 m Tiefe zu kommen . . .

12. Juni, 2 Uhr morgens, Zeltplatz $42^{\circ} 53'$.

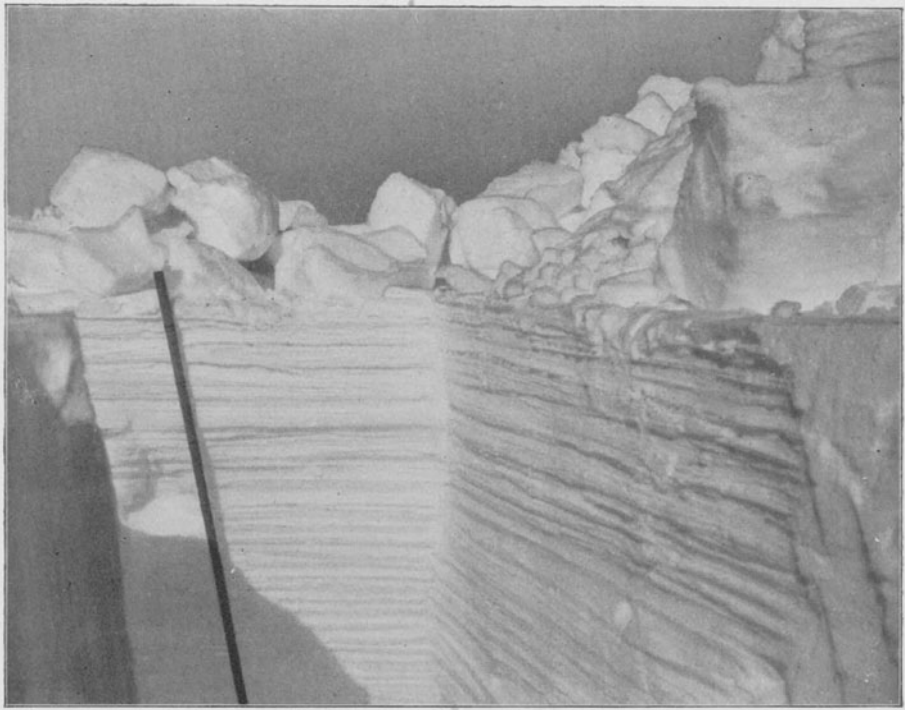
Wieder ist der weiße Regenbogen da, diesmal bei $-34,5^{\circ}$. Der Rekord wurde früher geschlagen, als ich erwartet hatte . . .

12. Juni, 1 Uhr mittags, Zeltplatz $42^{\circ} 53'$.

Es scheint fast, als ob es uns glücken wird, die Frage so ziemlich zu lösen, wie unter den eigenartigen Verhältnissen hier in Zentralgrönland, wo die Temperatur auch in der wärmsten Jahreszeit und zu Mittag niemals den Nullpunkt erreicht, sich der Schnee in Eis verwandelt. Die gewöhnliche Art, auf welche diese Verwandlung vor sich geht — Schmelzen des Schnees und Wiedergefrieren des Schmelzwassers —, ist hier ausgeschlossen . . .

12. Juni, 5 Uhr nachmittags, Zeltplatz $42^{\circ} 53'$.

Das war eine harte Arbeit heute, bis zu 7 m Tiefe zu graben. Von 5 m abwärts wurde der Firn so hart, daß man mit einem einzelnen kräftigen Spatenstich nur einen halben Dezimeter tief kam. Wenn man noch tiefer graben will, muß man die Spitzhacke gebrauchen, aber die haben wir schon längst weggeworfen.



Firnschichtung im 7-m-Loch.

Wegener hat den obersten Teil der Seitenwand unseres Loches photographiert. Vorher bürstete er den Schnee mit der Zeltbürste, wodurch die feine Schichtung sehr deutlich hervortrat. Die Schichten waren überall etwa 1 cm dick.

Durch Messen der Schneetemperatur in unserem großen Loch konnten wir ermitteln, daß die Jahresmitteltemperatur hier in Zentralgrönland etwas unter -30° liegt . . .

13. Juni, abends, Zeltplatz $43^{\circ} 32'$, Meereshöhe 2950 m.

Heute ist uns etwas Merkwürdiges passiert. Wir trafen auf dem Marsch eine Fuchsspur, hier, noch 400 km ostnordöstlich von dem Punkt des Eisrandes, auf den wir lossteuern! Die Spur führte von Westen nach Osten ins Innere hinein und scheint also von der Melvillebucht oder eisfreien Gebieten östlich von ihr zu kommen.

Der Fuchs war in gleichmäßigem Trab nach Osten gelaufen. Die Spur war ganz frisch, es hatte sich noch nicht einmal Reif darin gebildet.

Gloë witterte natürlich den Fuchs und stürzte mit der Nase in der Spur los — aber in verkehrter Richtung!

Er ist doch ein zu dummes Tier!

Wir sind heute etwa 20 km vorwärtsgekommen mit dem einen Schlitten, der 400 kg trägt, aber wir zogen auch alle vier mit Grauni zusammen. Nur das Kamiktier durfte ledig gehen.

Es wehte greulich aus Südwesten, und wir hatten unsere liebe Not, uns gegen die Kälte zu schützen.

Vigfus geht es heut abend nicht gut. Ich habe ihm Antipyrin gegeben; hoffentlich hilft es . . .

14. Juni, 6 Uhr abends, Zeltplatz 44° 6'.

Grauni ist heute etwas langsamer gegangen als gestern; aber der zweite Marschtag nach einem Rasttag pflegt ja der schlimmste zu sein. Im ganzen haben wir trotzdem 19—20 km zurückgelegt, so daß unsere Aussichten jetzt ganz gut sind.

Grauni ist auf dem linken Auge blind, es eitert stark. Ich denke aber, es wird wieder besser werden. Das rechte Auge, dem es früher so schlecht ging, ist ja auch wieder gesund geworden.

Die Fuchsspur von gestern hat unsere Phantasie in Bewegung gesetzt. Sollte hier wirklich westlich von uns ein schneefreies Gebiet im Inlandeis liegen? Verschiedenes deutet darauf hin, z. B. der anhaltende westliche Wind, der von einem lokalen Hochdruckgebiet westlich von uns herkommen könnte. Auch die große Höhe, in der wir uns jetzt, verhältnismäßig nahe der Westküste, befinden, könnte als Anzeichen gelten. Sie könnte ja ihre Ursache in einem Gebirgszug haben, der unter dem Eis liegt und natürlicherweise mit einem verhältnismäßig steilen Westabfall aus dem Eise herausragt. Ich möchte allerdings annehmen, daß die große Höhe hier ihren Grund in den auf der Westseite Grönlands reichlicheren Niederschlägen hat, eine Folge des allgemeinen Vorherrschens westlicher Winde in diesen Breiten. Indessen findet die Annahme, daß westlich von uns Land aus dem Inlandeis aufragt, auch eine kräftige Stütze in der Beobachtung von der Melvillebucht, daß hier die Rentiere aus dem Innern zur Küste hinunterkommen. Soviel ich weiß, hat man schon verschiedene Male nach diesem Lande gesucht, es aber noch nie gesehen . . .

15. Juni, 3 Uhr nachmittags, Zeltplatz 44° 38', Seehöhe 2900 m.

Heute gibt's ein Fest. Zwei Tage hintereinander hat das Barometer steigenden Luftdruck angezeigt. Jetzt sind wir sicher, daß es endlich bergab geht. Das Fest besteht darin, daß wir zu Mittag außer unserm Pemmikan noch ein ganz kleines Gericht Hafergrütze, in Milch gekocht, und als Nachspeise Sardinen bekommen. Aber draußen weht die Fahne und gibt dem Feste seinen Glanz.

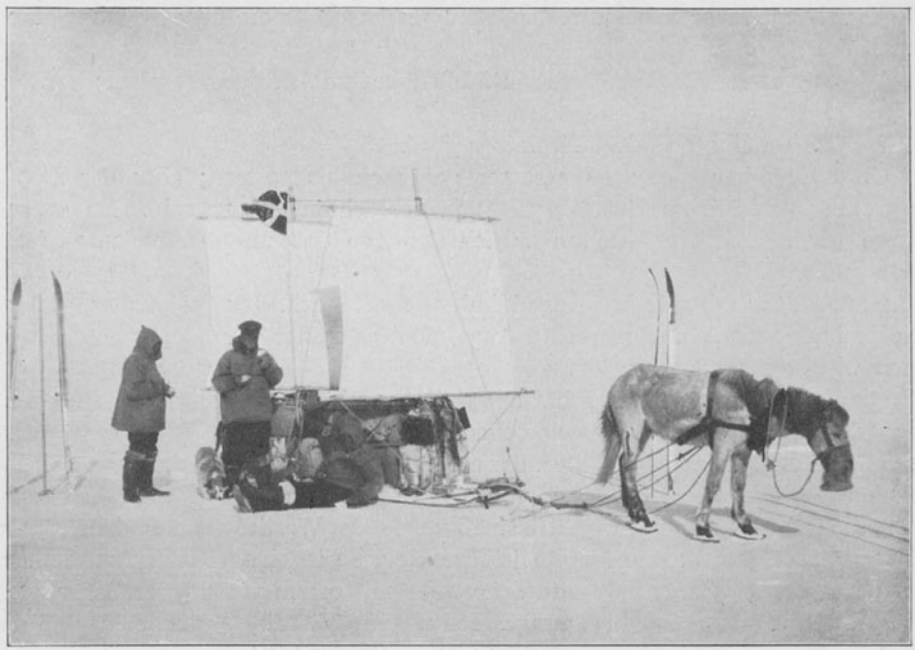
Ich habe meine Freude an der seidenen Flagge. Die rote Farbe ist auf der Seide etwas tiefer als die gewöhnliche Flaggenfarbe; aber sie sieht prachtvoll aus, ganz besonders in dieser freudlosen Gegend, wo alles sonst weiß ist. Oftmals am Tage sehe ich zum hinteren Schlittenmast auf, an dem die Fahne heißt ist, und freue mich über die warme, blutrote Farbe . . .

16. Juni, Zeltplatz 45° 10'.

Heute haben wir zum erstenmal die Zelttür nach Nordwest gewendet¹⁾. Das ist ein erfreuliches Zeichen.

Heute sind wir auch zum erstenmal „gesegelt“. Unser eleganter Schoner wurde mit zwei Breitfocken geschmückt; und obwohl der Wind nur schwach war, füllten sie sich doch, so daß sie wohl etwas mitgeholfen haben. Auf jeden

1) Man wendet die Zelttür stets nach der Leeseite.



Rast auf dem Marsch. Grauni mit Schneeschuhen.

Fall wirkte es belebend, Segel auf dem Schlitten zu haben und die Flagge schräg vorwärts wehen zu sehen und nicht nach hinten wie sonst.

Leider kann unsere hübsche Seidenfahne das andauernde Flattern im Winde nicht vertragen, so daß wir sie in der Tasche lassen, wenn es zu stark weht. Sie hat schon eine Menge kleiner Löcher bekommen. Bei stürmischem Wetter wollen wir sie durch einen der kleinen Wimpel ersetzen.

Trotz der günstigen Verhältnisse haben wir heute kaum 17—18 km zurückgelegt. Die Bahn ist noch schlecht, und Grauni ist schwach. Aber ich fange doch an zu glauben, daß es uns glücken wird, ihn zu retten, freilich schwer wird es sein.

17. Juni, 5 Uhr nachmittags, Zeltplatz 45° 10'.

Wir liegen fest. Lange Zeit haben wir in Zentralgrönland gutes Wetter gehabt; aber jetzt, wo wir uns wieder dem Rande nähern, bekommen wir wieder schlechtes Wetter. Eigentlich hatten wir uns darauf gefreut. Wir sollten dann ja den Sturm im Rücken haben und ein großes Stück nach Westen getrieben werden. Aber so einfach ging es nicht.

Als Vigfus um Mitternacht aufstand, um vor dem Abmarsch Essen zu kochen, wehte es stark mit Schneefegen aus Westsüdwest. Wir beschlossen daher, vorläufig noch einige Stunden zu warten. Das Wetter wurde aber schlechter, und schließlich hielten wir heute den Rasttag, den wir erst übermorgen haben sollten.

Wind und Schneefegen haben den ganzen Tag angehalten, aber der Wind hat allmählich nach Süden gedreht. Wenn er da stehenbleibt, wollen wir heut nacht mit westlicherem Kurs reisen, dann können wir die Segel gebrauchen.



Larsen

Vigfus

Koch

Frühstückspause.

18. Juni, 9 Uhr abends, Zeltplatz $45^{\circ} 56'$.

Der Sturm hielt an; wir verschoben die Abreise auf heute morgen 8 Uhr.

Die Segel zogen gut, aber leider konnten wir unsern Kurs nicht halten und mußten ein paar Strich nach Westen abdrehen.

Später am Tage nahmen Wind und Schneefegen zu, und wir kenterten ein paarmal. Im ganzen haben wir heute wohl 25 km gemacht, bei dem schlechten Wetter eine gute Tagesleistung.

19. Juni, 8 Uhr abends, Zeltplatz $46^{\circ} 41'$.

Wieder bis zu 15 m Wind und Schneefegen. Der Schlitten warf oft um, und schließlich mußten drei Mann an die Luvseite, um ihn zu halten, wenn er kentern wollte.

Die Windrichtung war etwas günstiger als gestern, aber wir konnten den Kurs nicht immer innehalten.

Der Schnee zeigt jetzt wieder Sastrugibildung und fängt an, fester zu werden.

Trotz der guten Hilfe von Wind und Segeln war der Marsch sehr anstrengend, wohl hauptsächlich, weil der Schnee an den Schi klebte. Ich war todmüde, als wir das Zelt aufschlugen.

Das Kamiktier kann das Schneefegen nicht vertragen und ist wieder auf beiden Augen schneeblind. Gerade wie bei den Pferden schiebt sich bei ihm von unten her eine Haut über das Auge.

20. Juni, 7 Uhr nachmittags, Zeltplatz $47^{\circ} 19'$.

Den ganzen Tag haben wir im Geschirr geschuftet bei Wind, Schneegestöber und Fegen und sind nach 23 km Marsch müde, schlapp und ausgepumpt in unsere nassen Schlafsäcke gekrochen.

Es war also eigentlich kein sehr lustiger Tag, und doch hatte er etwas sehr Aufmunterndes; wir sind um 70—80 m bergab gekommen. Das bedeutet besseres Wetter, festere Bahn und den Wind mehr im Rücken — alles Dinge, die dazu beitragen, diese schreckliche, einförmige Wüstenfahrt abzukürzen.

Die Reise hat ihre Spannung verloren, weil wir jetzt sicher sind, daß wir mit unsern Sammlungen und Instrumenten die Westküste erreichen werden; eine Spannung ist nur noch hinsichtlich Graunis vorhanden. Wir möchten so gern das Pferd retten, und wohl hauptsächlich deshalb sind wir so froh darüber, daß jetzt die Aussichten besser zu werden scheinen . . .

21. Juni, 7 Uhr nachmittags, Zeltplatz 48° 5'.

Heute morgen um 4 $\frac{1}{2}$ Uhr brachen wir auf.

Nach vier Tagen mit schlechtem Wetter sah es endlich aus, als ob wir einen schönen Sommertag bekommen sollten. Frühmorgens wurde der Himmel klar, und der Wind flaute ab, so daß es beinahe nicht lohnte, Segel zu setzen. Nur im Süden lagen ein paar drohende Nebelbänke. Aber mit denen konnte wohl die Sonne leicht fertig werden, wenn sie erst etwas höher stieg. Die Luft war mit feinen, flimmernden Eiskristallen erfüllt; das Schneefegen war so unbedeutend, daß man es kaum spürte.

Voll Zuversicht auf einen guten Reisetag begannen wir den Marsch. Aber schon um 8 Uhr, als wir wie gewöhnlich anhielten, um die meteorologischen Beobachtungen zu machen, war es uns klar, daß es ein harter Tag werden würde. Freilich war die Temperatur hoch — nur 12° unter Null! —, aber der Himmel war jetzt schon ganz bedeckt. Es hatte angefangen zu schneien; die Windstärke war auf 10 m angewachsen, und mit dem Winde hatte natürlich auch das Schneefegen zugenommen.

Der Wind kam aus Süden, und solange er noch schwächer war, hatten wir mit unserem Segelschlitten so einigermaßen unsern Kurs halten können. Aber als nun der Wind wuchs, trieben wir mehr und mehr nach Lee ab, und die Fahrt nahm zu. Bei den harten Stößen kenterte der Schlitten. Um ihn aufrecht zu halten, mußten sich zwei Mann auf der Luvseite in Leinen hängen, die am Mast befestigt waren. Um zu verhindern, daß der Schlitten Grauni auf die Hinterbeine lief, wenn die Fahrt plötzlich zunahm, mußten wir auch am Vorderende noch eine Steuerleine anbringen, mit der wir den Schlitten drehen konnten, so daß er neben das Pferd lief.

Als wir um $\frac{1}{2}$ 12 Uhr Frühstückspause machten, war der Wind auf 12 m angewachsen.

Wir spannten jetzt Grauni hinter den Schlitten als Bremse; aber dadurch wurde es noch schwieriger, Kurs zu halten, und der Schlitten trieb ziemlich rasch in nordwestlicher Richtung.

Der Wind wuchs auf 16 m; das war Sturm.

Der Himmel verbarg sich hinter einer ganz gleichförmigen grauen Wolkendecke. Schneegestöber und -fegen verwischten den Horizont, so daß Inlandeis und Wolken eine graue, formlose Einheit bildeten, die unsere kleine Karawane umschloß.

Wir schwammen in einem ungeheuren Nichts, und dieses Nichts bestand aus Schnee, Schnee, Schnee . . . Schnee über unsern Köpfen, Schnee unter unsern



Schneesturm auf dem Hochjökkel.

Füßen, Schnee rechts und links, vor und hinter uns. Es war merkwürdig, daß in all dem Schnee noch so viel Luft da war, daß wir atmen konnten.

Wir konnten die Schwierigkeiten nicht mehr bezwingen. Unaufhörlich warf der Schlitten um. Wir waren halb blind und taumelten in dem rasenden Schneewetter.

Grauni war matt, und das Kamiktier, das nichts zu tun hatte, hatte vollständig den Verstand verloren und lief uns zwischen den Beinen umher, wahrscheinlich in dem Glauben, dort vor dem peitschenden Schnee etwas Schutz zu finden.

Es war nicht leicht, bei dem rasenden Sturm das Zelt aufzuschlagen. Es mußte sofort ein Mann mit einem Teil des Gepäcks hineingehen, damit es nicht fortgeweht wurde, bevor wir die Leinen und Pflöcke richtig festgemacht hatten, und auch um zu verhindern, daß die dünnen Zeltwände von dem heftigen Wind zerrissen wurden¹⁾.

Bei solchem Wetter einen Pferdestall zu graben, war natürlich keine Annehmlichkeit; aber wir waren so verschneit, daß etwas mehr oder weniger Schnee in den Kleidern keine Rolle spielte.

Es konnte keine Rede davon sein, Graunis Fell vom Schnee zu reinigen; er mußte in den Stall hinab, wie er war.

Als ich ihn von dem Schistock losmachte, an dem er festgebunden war, während wir den Stall aushoben, war er so verstört, daß er direkt gegen das Zelt lief. Zum Glück verfang er sich in einer Leine. Jetzt begriff ich erst, daß er vollständig blind war und in den Stall geführt werden mußte.

Wir mußten alle Sachen mit dem ganzen Schnee ins Zelt nehmen, sie erst dort auspacken und reinigen, und wenn der ausgebürstete Schnee sich in dem kleinen Raum anhäufte, mußten wir immer erst wieder das Zelt auskehren, um nicht die ganze Arbeit zweimal machen zu müssen.

Endlich waren wir so weit, daß wir uns zur Erfrischung etwas Tee kochen konnten, während wir uns gegenseitig gründlich abbürsteten, den Schnee aus Kamikkern und Fausthandschuhen kratzten, das Wasser aus den triefend nassen Strümpfen wrangen, den letzten Schnee aus dem Zelt fegten, alles auf seinen gewohnten Platz legten und in die Schlafsäcke krochen. Larsen, der Koch war und bei der Zelttür lag, mußte mit dem Schlafsack warten, bis das Mittagessen gekocht und die Mahlzeit vorbei war. Das Zelt war nämlich so klein, daß sein Boden keinen Platz für den Kochapparat hatte, wenn alle vier Schlafsäcke ausgebreitet waren.

Während wir aufs Essen warteten, wollte ich Tagebuch schreiben. Als ich mein Taschenmesser nahm, um den Bleistift zu spitzen, entdeckte ich, daß ich bei dem sorgfältigen Bürsten und Wegkratzen des Schnees doch noch eine Stelle vergessen hatte — die Hosentaschen. Sie waren halb gefüllt mit schmelzendem Schnee.

23. Juni, 7 Uhr morgens, Zeltplatz 48° 53'.

Gestern hatten wir gutes Wetter. Freilich herrschte den ganzen Tag Schneefegen, aber der Wind war nicht sehr stark, und die Sonne schien fast während der ganzen Tagereise.

¹⁾ Das Zelt hatte einen wasserdichten Boden und die Form eines dreikantigen Sacks.



Im Geschirr.

Wir segelten mit einem leichten Südost und wären gut vorwärts gekommen, wenn nicht Grauni sich geweigert hätte, weiterzugehen.

Das arme Tier kann nicht mehr. Wir versuchten, ob es leichter ohne Schneeschuhe gehen könnte; aber der Schnee war noch zu locker. In Wirklichkeit waren ihm die Buchenplatten doch wohl immer noch eine Erleichterung.

Als Grauni sich hinlegte, mußten wir anhalten, drei Stunden früher, als wir beabsichtigt hatten.

Nach der gestrigen Breitenbestimmung scheint uns der Sturm von vorgestern ein Stück nach Nordwesten versetzt zu haben. Wir haben offenbar Abdrift gehabt wie ein richtiges Schiff.

24. Juni, 2 Uhr nachmittags, Zeltplatz $49^{\circ} 4'$.

Wieder sind wir gezwungen, einen Rasttag zu halten.

Diesmal hat uns aber nicht das Wetter dazu veranlaßt, sondern Grauni. Er konnte gestern nicht mehr und legte sich in den Schnee, als wir 9 km vorwärts gekommen waren. Er ist verbraucht. Trotz des kräftigen Fütterns mit 5 kg vom besten Heu und $2\frac{1}{2}$ kg Kraftfutter pro Tag ist er jetzt so mager, daß er kein Fleisch mehr auf den Knochen hat. Kein Wunder, daß er kraftlos ist.

Wir verlangen gar nicht, daß er etwas arbeiten soll. Nur mitkommen soll er, während wir selbst den Schlitten an Zugseilen und mit dem Segel vorwärts schleppen. Aber Grauni scheint nicht einmal mehr das zu können. Das schlimmste ist fast, daß er ständig erstaunlich willig ist und im Geschirr mitzieht, sobald er nur die Kräfte dazu hat.

Keiner von uns kam auf den Gedanken, ihn vorwärts treiben zu wollen, als

er sich gestern hinlegte. Wir waren sofort einig, daß wir am besten Zelt schlugen und einen Tag Rast hielten, um womöglich Grauni wieder so weit auf die Beine zu bringen, daß er die letzten 190 km bis zum Depot bei Pingut gehen könnte¹⁾. Leider ist keine große Aussicht, daß es gelingen wird.

Ich habe mir jetzt überlegt, daß Grauni gewiß den Rest seiner Tage auf dem Hof meines Onkels in Jütland zubringen könnte. — Da wird er es sicherlich gut haben — aber ich fürchte, das sind nur Phantasien.

Heut nacht weckte uns Gloë durch starkes Bellen.

Larsen stand auf und ging aus dem Zelt, um zu sehen, was los war. Er sah den Hund weit weg auf der Jagd nach einem großen, dunklen Vogel, wahrscheinlich einem Strandjäger . . .

25. Juni, Mittag, Zeltplatz 49° 49'.

Wir hatten heut nacht ausgezeichnete Schibahn und sind gut vorwärts gekommen, trotzdem der Schnee für Grauni sehr locker war.

Er scheint einen Teil seiner Freßlust verloren zu haben und zeigte auch heute wieder mehrmals Zeichen von Ermattung. Er ging vor dem Schlitten, hatte aber nichts zu ziehen; wir vier Mann und die Segel besorgten die Arbeit.

Nach einem Marsch von 25—30 km legte Grauni sich hin, und wir schlugen das Zelt auf, um ihn nicht ganz zu ermatten.

Auf dem heutigen Marsch kam ein Strandjäger aus Nordwesten auf uns zugeflogen. Als er uns sah, machte er kehrt und verschwand in westlicher Richtung. Was der Vogel hier in der Wüste will, ist unbegreiflich. Vielleicht hatte er uns aus ein paar hundert Kilometer Abstand draußen von der Küste her entdeckt und machte den kleinen Abstecher, bloß um seine Neugier zu befriedigen.

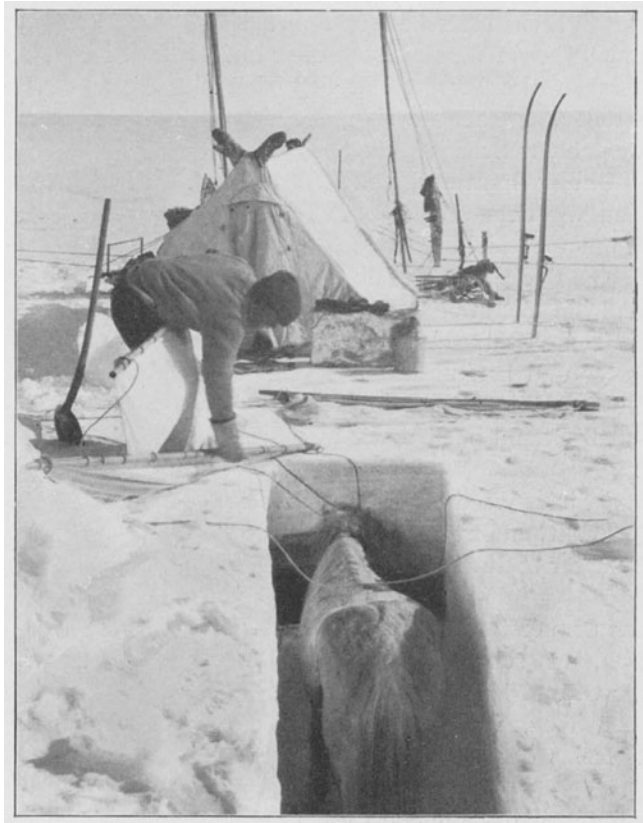
Zum erstenmal ist mir dabei der Zickzackflug des Strandjägers aufgefallen, der an den Flug des Kiebitz erinnert. Ich bin jetzt überzeugt, daß der Vogel mit kiebitzähnlichem Flug, den Larsen am 8. Juni mitten in Grönland sah, auch ein Strandjäger gewesen ist . . .

26. Juni, 5 Uhr nachmittags, Zeltplatz 50° 15'.

Auf dem Marsch heut nacht hat Grauni uns viel Umstände gemacht. Als wir 13 km zurückgelegt hatten, konnte er nicht mehr und legte sich hin. Nach Rast und Füttern spannten wir ihn hinter den Schlitten, und so gelang es, ihn wieder ein paar Kilometer weiter zu bugsieren, bis er sich wieder hinlegte. Wir schlugen das Zelt auf und rasteten, und nach dieser langen Pause zogen wir noch 6 km weiter, im ganzen 23 km.

Natürlich wären wir jetzt viel günstiger gestellt, wenn wir Grauni erschießen würden. Wir könnten dann in etwa fünf Tagen Pingut erreichen, während wir so ihn und sein Futter mitschleppen müssen. Aber da wir ihn gar nicht schlagen oder ihn mit andern Mitteln vorwärts treiben, kann man uns wohl nicht der Tierquälerei beschuldigen, nur weil wir seine Rettung noch nicht aufgeben wollen. Wir denken daran, ihn möglicherweise oben auf der Schlittenlast festzubinden und ihn so eine Tagereise weit zu fahren; aber ich zweifle, ob es sich machen läßt . . .

¹⁾ Später erwies sich unsere Längenberechnung als falsch. Der Abstand bis zu unserm Depot in Westgrönland am Pingutberge war in Wirklichkeit größer, ungefähr 250 km.



Zeltplatz $52^{\circ} 44'$. Vigfus legt das Dach (die Schlittensegel) über den Pferdestall.

27. Juni, 8 Uhr vormittags (Rast auf dem Marsch).

Wir sind heut nacht wie gewöhnlich mit frischem Seitenwind gesegelt. Die Reise ging gut und schnell, bis Grauni, der hinter den Schlitten gespannt war, sich nach 13 km hinlegte. Er bekam den Futtersack umgehängt und eine halbe Stunde Pause. Es gelang dann, ihn noch ein paar Kilometer weiter zu bringen — dann konnte er nicht mehr.

Jetzt haben wir das Zelt aufgeschlagen und aus den Schlittensegeln einen improvisierten Pferdestall gebaut und wollen ein paar Stunden rasten in der Hoffnung, daß wir dann Grauni noch weitere 6—8 km vorwärts bringen können.

Ich kann mich nicht dazu verstehen, Grauni zu erschießen, obwohl er, weiß der Himmel, uns jetzt in höchstem Grade hindert. Aber wenn wir ihn retten können, so soll er es auch für den Rest seines Lebens gut haben.

27. Juni, 5 Uhr nachmittags, Zeltplatz $50^{\circ} 44'$.

Es gelang, Grauni nach der langen Rast etwa 6 km weiter zu schleppen, so daß wir heute wahrscheinlich 21 km zurückgelegt haben. Ohne Grauni hätten wir sehr leicht 30 km machen können.

Der Abstand bis zum Depot bei Pingut beträgt jetzt kaum noch 120 km.

Kann Grauni noch sechs Märsche zu 20 km leisten, so ist er gerettet; aber das kann er wohl nicht, wenn wir ihn nicht oben auf die Last legen.

Beim Ausgraben des Pferdestalls ließ sich die oberste Schneeschicht nur schwer durchstoßen. Daraus dürfte zu schließen sein, daß hier zur wärmsten Sommerzeit wieder der Schnee schmilzt.

28. Juni, 5 Uhr nachmittags, Zeltplatz $51^{\circ} 31'$.

Heute haben wir Grauni auf dem Schlitten gezogen.

Als er heute morgen nicht weiter konnte, banden wir seine Beine zusammen, legten ihn auf seine Decke oben auf die Schlafsäcke zwischen die beiden Schlittenmasten, deckten ihn mit zwei Renntierfellen und dem Zelt zu und banden ihn vorsichtig aber sicher fest. Da lag er mit dem Futtersack umgebunden, kaute etwas Kraftfutter und befand sich auf der Fahrt offenbar ganz wohl.

Leider flaute der Wind stark ab, und die Schlittenlast von 500 kg wurde uns zu schwer, so daß Grauni nach Verlauf einer Stunde wieder auf eigenen Beinen gehen mußte.

Wenn wir aber jetzt Wind bekommen — so um 10 m herum —, so kann Grauni auf eine lange Schlittenfahrt gefaßt sein.

Grauni war unser bestes Pferd. Es ist kein Zufall, daß gerade er auch unser letztes ist.

Wenn es auf dem ersten Teil der langen Reise, als wir die Wege noch doppelt machen mußten, uns schwer wurde, die alte, verwehte Spur wiederzufinden, so pflegten wir Grauni loszumachen und ihn auf die Spur zu setzen. Er fand fast immer den Weg, wenn wir andern auch nicht verstanden, wie er das fertigbrachte. Keins der andern Pferde hatte einen so entwickelten Sinn dafür wie er.

Auf der Reise über das Inlandeis war er stets vorn und trat die Spur, in der die andern Pferde folgten. Immer hat er die größte Last gehabt; stets war es Grauni, der noch einen Heusack oder eine Kiste dazu bekam, wenn eins der andern Pferde Zeichen von Ermüdung aufwies. Immer ist er zur Arbeit bereit gewesen, auch ohne ermunternden Zuruf oder einen Ruck in den Zügeln. Ob schwieriger Fels, ob lehmige Gletscherbäche, ob Moorboden oder schwankendes Neueis, Grauni war stets willig, darauf zu gehen.

Übermütig und schalkhaft war er, aber zugleich sanft und fügsam. Wir mußten stets aufpassen, daß die andern Pferde ihm nicht seinen Futteranteil aus der gemeinsamen Krippe raubten.

Natürlich ist Grauni unser aller Liebling — wie könnte es anders sein. Aber er ist noch mehr als das, er ist unser treuer Kamerad, von dem wir uns nicht so einfach durch einen Schuß in die Stirn trennen können.

Jetzt teilen wir unsere letzte Proviantkiste mit ihm. Grauni bekommt Biskuits und Keks, 2 kg Erbsenmehl und $2\frac{1}{2}$ kg Fleischschokolade.

Auf diese Weise ist die Kiste allerdings in fünf bis sechs Tagen verbraucht; dann müssen wir also unten sein. Als Zugabe bekommt Grauni 3 kg Nardenheu, das wir eigentlich selbst für unsere Kamikker und Komager gebrauchen sollten.

Natürlich ist es zu wenig, was Grauni jetzt zu fressen bekommt. Aber wir hoffen, daß es so geht. Wir verlangen ja keinerlei Arbeit von ihm; er ist einfach unser Passagier.



Vigfus auf Grauni im Sommer 1912.

Nach meinen astronomischen Beobachtungen sollten wir jetzt nur noch 85 km übrig haben, aber ich kann nicht leugnen, daß ich meine Berechnungen gern durch den Anblick von Land bekräftigt sehen würde. Bis jetzt haben wir auch noch nicht die Spur eines Berges über dem Eishorizont gesehen. Auch unsere Meereshöhe beträgt noch 2200 m, also danach zu schließen, dürfte es noch weit sein.

Doch die Sastrugi werden größer, der Schnee wird fester und die Gletscheroberfläche mehr eisartig, so daß wir sie heute nur mit Mühe durchstoßen konnten. Das sind alles Zeichen für die Nähe des Landes.

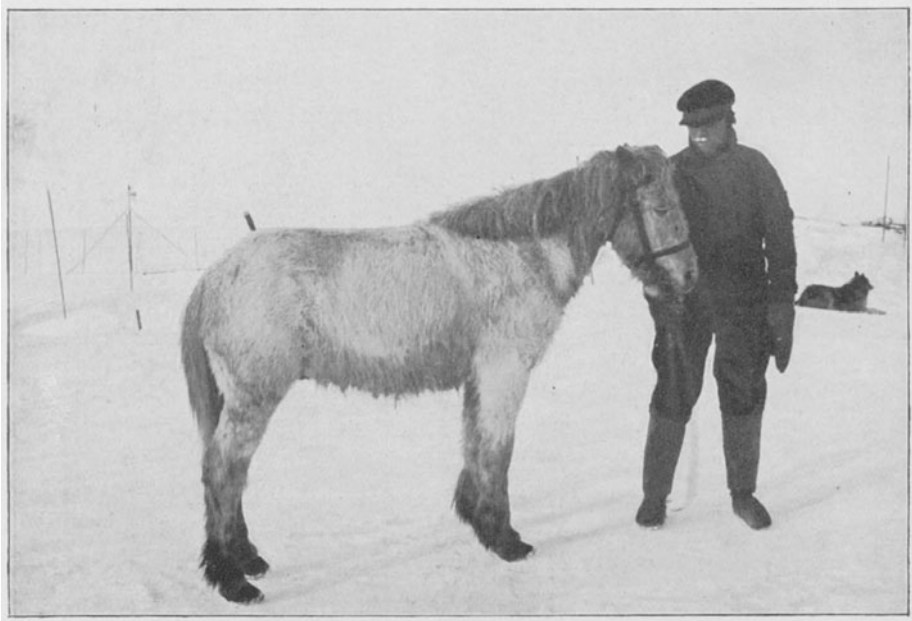
Heute kam wieder ein Strandjäger von Westen her zum Zeltplatz geflogen. Auch das deutet darauf hin, daß Land oder vielmehr Wasser in der Nähe sein muß.

29. Juni, 11 Uhr vormittags, Zeltplatz $52^{\circ} 11'$.

Grauni war matt auf dem heutigen Marsche und wir ändern übrigens auch. Wir marschierten deshalb nur bis 8 Uhr morgens und haben kaum 18 km zurückgelegt.

Zur Abwechslung feiern wir heute Sonntag, wollen aber zum Entgelt schon heut abend zwischen 10 und 11 Uhr aufbrechen.

Im übrigen ging der Marsch heut nacht gut, im Anfang sogar ausgezeichnet.



Vigfus mit Grauni, nach der Überwinterung.

Der recht kräftige Südost führte uns, trotz Graunis Bremsen hinter dem Schlitten, mit einer Geschwindigkeit von mindestens 5 km in der Stunde vorwärts. Gegen Morgen flaute der Wind ab, und die Fahrt wurde wie gewöhnlich langsam.

Nach der astronomischen Ortsbestimmung von heute morgen sollen wir nur noch 62 km von Pingut entfernt sein.

Es ist auffallend, daß wir noch keinen einzigen Berg von Westgrönland gesehen haben. Unsere Höhe über dem Meere beträgt 2150 m. Die 1000 m hohen Berge draußen auf den Inseln bei Upernivik müßten wir doch sehen können, wenn die Luft dort klar ist...

30. Juni, 3 Uhr morgens (Rast auf dem Marsche).

Gestern abend um 10 Uhr marschierten wir ab.

Wir hatten auf einen frischen Südost gehofft, bekamen aber statt dessen Windstille und Schneefall.

Nachdem wir fünf Stunden lang über die tiefen Sastrugi gestolpert und immer wieder hingepurzelt sind, haben wir jetzt das Zelt aufgeschlagen, um zu rasten.

Ein solcher Marsch auf Schi während eines Schneefalls gehört nicht gerade zu den Annehmlichkeiten. Man sieht nichts, weil der gewöhnliche Kontrast von Licht und Schatten im Schnee fehlt, und wenn man erst die scharfkantigen Sastrugi unter den Schi fühlt, ist es zu spät, sich davor in acht zu nehmen.

Der Neuschnee verschlechterte die Bahn allmählich so sehr, daß wir vier Mann kaum den Schlitten vorwärts bekommen konnten...



Grauni mit Schneeschuhen auf dem Hochjökel.

Mitternacht zum 1. Juli, Zeltplatz $52^{\circ} 44'$.

Das war gestern ein harter Tag. Der Schneefall dauerte fort und streute geradezu Sand¹⁾ über das Inlandeis, so daß wir nur mit äußerster Anspannung aller Kräfte den Schlitten vorwärts schleppen konnten. Anhaltende Windstille machte die Verwendung der Segel unmöglich. Schi konnten wir auch nicht benutzen, wir mußten gehen.

Nach der langen Pause mit Zeltschlagen und Frühstück arbeiteten wir uns noch drei Stunden lang weiter, mußten dann aber anhalten, halbtot und in Schweiß gebadet, um noch etwas Kräfte übrig zu haben, falls Wind kommen sollte.

Wegener, der heute zu kochen hatte, sollte um 9 Uhr abends aufstehen, um Pemmikan zu kochen; aber er verschief die Zeit um zweieinhalb Stunden, und wir andern schliefen selig mit — das beste Zeichen, wie stark uns der gestrige Marsch mitgenommen hatte.

Der arme Grauni, für ihn sieht es böß aus. Wir haben nur noch zwei Rationen Nardenheu und dabei vermutlich über 40 km bis zum Depot.

Wetter und Schlittenbahn sind unverändert, wir werden also heute wohl kaum viel mehr als 10 km schaffen . . .

1. Juli, 6 Uhr nachmittags, Zeltplatz $53^{\circ} 32'$.

Wir haben heute einen sehr guten Marsch gemacht, sicher über 30 km.

¹⁾ Frischgefallener Schnee hemmt bei niedriger Temperatur die Schlitten ebenso wie Sand, natürlich weniger stark. Die scharfkantigen, harten Schneekristalle kratzen an den Schlittenkufen und den Schi. Durch Verdampfung und Schneefegen werden die Kanten der Schneekörner abgestumpft und weggeschliffen.

Grauni konnte es natürlich nicht aushalten, so lange hinter dem Schlitten hergeschleppt zu werden. Die letzten 12 km wurde er wieder zwischen den Masten liegend gefahren.

Auf der ganzen heutigen Tagereise trafen wir große Wogen auf der Oberfläche des Inlandeises, so daß wir bisweilen wieder bergauf fahren mußten.

Gegen Ende des Marsches sahen wir oft Föhnwolken, die von den westgrönländischen Bergen stammen. Hin und wieder meinten wir Land in der Ferne zu sehen. Aber jedesmal waren es nur Wolkenbänke am Horizont.

Heute konnten wir keinen Stall für Grauni graben. Der Gletscher war mit einer 3—4 cm dicken Eiskruste bedeckt, die wir nicht durchstoßen konnten . . .

Es wird schwer halten, Grauni zu retten. Er hat nur noch eine Ration Nardenheu . . .

2. Juli, Mittag¹⁾.

Heut nacht 12¹/₂ Uhr marschierten wir wieder weiter.

Wir hatten nur drei Stunden geschlafen; aber da wir kein Futter mehr für Grauni hatten, konnte auch keine Rede davon sein, länger zu ruhen.

Wir waren etwas matt, als wir aufbrachen. Aber die Laune wurde besser, und die Mattigkeit verschwand, als wir ganz kurz nach unserm Abmarsch Land sichteten.

Diesmal war ein Irrtum ausgeschlossen.

Dunkel, mit steilen, schwarzen Abstürzen und weißen, schneebedeckten Zinnen lag es vor uns, anscheinend nicht mehr als 20 km entfernt.

Diese nackten, kalten Berge sahen so lockend und einladend aus, nachdem wir vierzig Tage lang nichts als Schnee und Eis gesehen hatten, daß wir sofort darauf zu hielten, obwohl es jedem von uns klar war, daß sie südlich von Pingut liegen mußten.

Bergab mit gutem Wind! Das ging vortrefflich. Grauni mußte traben, um mitzukommen.

Aber als die Zeit verging und die gefrorenen Schibindungen anfangen, in die schmerzenden, geschwollenen Zehen einzuschneiden, während die fernen, winkenden Gipfel immer gleich fern zu bleiben schienen, legte sich unser Eifer. Und als der Wind außerdem nach vorn drehte und die Segel nicht mehr füllte, kam uns endlich der Gedanke, daß Pingut unmöglich in der Richtung liegen konnte, sondern nördlicher sein mußte — in einer Richtung, in der wir unsere Segel noch mit Vorteil gebrauchen konnten.

Wir hielten wieder unsern gewohnten Kurs, quer über eine große, unübersehbare Senkung, die irgendwo da unten in dem großen Tal zwischen den öden und doch so belebenden Bergen in einer Gletscherzunge enden mußte. Westlich von der Senkung ging es wieder bergauf, so daß wir uns ordentlich ins Geschirr legen mußten, aber wir wurden bald für die Anstrengung belohnt. Im Westen und Nordwesten tauchten kleine Nunatakker auf, und weit im Hintergrunde sahen wir schneeige Bergspitzen.

Hier konnten wir Pingut suchen.

¹⁾ Im Tagebuch hören hier die Längenbezeichnungen der Zeltplätze auf. Wir waren uns klar darüber geworden, daß in unsern Berechnungen ein Fehler sein mußte.

Zu allererst kam es darauf an, die Breite zu bestimmen, ehe wir weiter zogen, wenn wir nicht unnütze Umwege machen wollten. Wir hielten deshalb an und schlugen Zelt.

Seit langer Zeit rasteten wir zum erstenmal, ohne daß Grauni uns dazu gezwungen hatte. Er hatte länger ausgehalten als wir . . .

2. Juli, 9 Uhr abends.

Jetzt steht unser Zelt nördlich von der Ostspitze von Sagliarusek. Ich glaube, wir haben heute gegen 38 km zurückgelegt.

Hier liegt kaum noch Neuschnee auf dem Eise, nur eine dünne Schicht grobkörnigen Schnees. Darunter das reine Eis.

10 km östlich vom vorigen Zeltplatz begannen auch die ersten Spalten. Sie waren ganz schmal, kaum über 10 cm breit . . .

Mitternacht zum 4. Juli.

Gestern morgen um 4 Uhr marschierten wir ab, bei gutem Winde und bergab. Es ging rasch vorwärts, aber gleichwohl schien es uns, als ob wir nie von der endlosen Landzunge fortkommen sollten, die sich von Sagliarusek nach Osten ins Inlandeis hinein erstreckt.

Allmählich wurde das Inlandeis immer nasser. Wir stießen auf Bäche und Seen und größere Flächen mit Schnee- und Schlamm, der mit einer dünnen Eisschicht bedeckt war. Wir brachen oft durch, und Grauni ging es natürlich nicht besser. Er wurde bald matt und konnte nicht weiter.

Wie gewöhnlich legten wir ihn auf den Schlitten und schleppten mit ihm ab.

Solange Grauni hinter dem Schlitten ging, hatten wir ab und zu alle vier oben drauf bergab fahren können. Das ging jetzt nicht mehr, nachdem das Pferd mit seinen 250—300 kg Gewicht fast den ganzen Platz einnahm.

Vigfus und Wegener schnallten deshalb ihre Schi an, und Larsen und ich übernahmen den Schlitten.

Beim ersten Abhang setzten wir uns drauf — Larsen vorn oben auf Grauni, von wo aus er mit einem Schistock den Schlitten steuerte; ich hinten.

Wir hatten uns vorher nicht ordentlich umgesehen, und der Abhang erwies sich als steiler als alle früheren.

Es ging mit Eilzugsfahrt bergab — so groß war die Geschwindigkeit, daß beide Segel trotz des frischen Rückenwindes sich von vorn füllten. Der Schlitten, auf dem ja das schwerste Gewicht ganz oben lag, schlingerte stark. Ich fürchtete, wir würden umwerfen. Aber zum Glück ging es gut.

Später fuhren wir noch fünf bis sechs andere Abhänge hinunter. Aber wir untersuchten den Weg vorher, und deshalb ging es bequemer, wenn auch jedesmal mit bedeutender Geschwindigkeit.

Vigfus und Wegener, die natürlich jedesmal weit zurück blieben, wenn Larsen und ich abfuhren, holten uns wieder ein, wenn wir den Schlitten mit Grauni wieder langsam bergauf schleppten.

Als die Sonne höher stieg, wurde der Schnee- und Schlamm immer unangenehmer. Die Bäche führten immer größere Wassermengen, und schließlich kamen wir an einen großen Fluß, den wir bisher jedenfalls nicht passieren konnten. Wir hoffen aber, daß der Wasserstand gegen Morgen abnimmt, so daß wir dann mit dem Schlitten eine Brücke bauen können. Der Himmel weiß, ob es gehen wird.

Das Thermometer zeigte gestern $+2,8^{\circ}$ an. Zum erstenmal seit zehn Monaten, glaube ich, haben wir positive Temperatur. Jetzt wäre etwas Kälte unleugbar besser, denn dann könnten uns diese verdammten Bäche nicht so behindern . . .

4. Westgrönland.

8. Juli, 7 Uhr nachmittags, Zeltplatz Pingut.

Mehrere Tage lang war ich außerstande, Tagebuch zu führen. Die Anstrengungen waren zu groß. Ich will jetzt versuchen, das Versäumte nachzuholen. In den nächsten Tagen wird wohl auch kaum etwas aus dem Schreiben werden, und dann führt es schließlich dazu, daß ich die Begebenheiten nicht mehr auseinanderhalten kann.

Am 4. Juli zwischen 1 und 2 Uhr morgens überschritten wir den Fluß, der uns tags vorher den Weg verlegt hatte. Der Wasserstand war in der Nacht etwas gesunken, so daß es uns gelang, den Schlitten als Brücke hinüberzulegen, worauf wir alles Gepäck mit einem Tau ähnlich wie mit einem Rettungsstuhl herüberzogen.

Glöë schwamm hinüber; Grauni mußte durch den starken Strom waten. Er fiel natürlich; aber wir hatten ihm an Kopf und Schwanz Leinen gebunden und konnten ihn daher ziemlich leicht auf dem westlichen Bachufer aufs Trockene bergen.

Nach unsern Erfahrungen vom letzten Marsch nahmen wir an, daß wir den Schlitten viel schneller ziehen könnten, als Grauni mitlaufen konnte. Ich ging deshalb mit Grauni voraus in der Richtung auf ein paar kleine Nunatakker — „Richtungsnunatakker“ nannten wir sie, im Vertrauen darauf, daß sie gerade vor Pingut lagen. Inzwischen beluden die drei andern den Schlitten und sollten mich dann später einholen.

Bald zeigte sich aber, daß die günstigen Reiseverhältnisse jetzt vorbei waren.

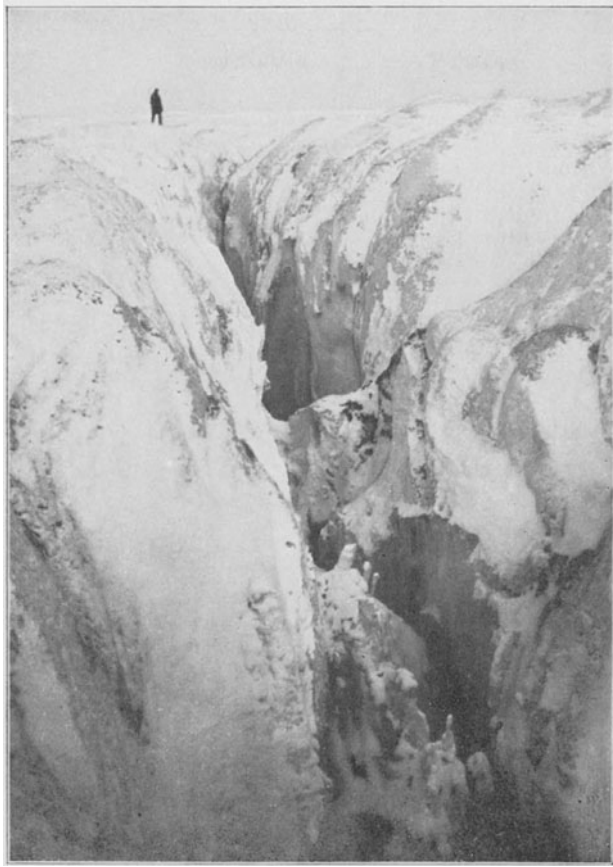
Ich zog mit Grauni über höckeriges Eis, durch kleine Sümpfe von feuchtem Schnee und über eine Menge schmaler aber recht hinderlicher Oberflächenbäche.

Nach ungefähr zweistündigem Marsch erreichten Grauni und ich die Nunatakker. Von hier ab war das Eis so mit Schmelzhöckern und Spalten erfüllt, daß ich nicht wagte, mit dem Pferd allein weiterzugehen, sondern es für das richtigste hielt, die Ankunft des Schlittens abzuwarten.

Ich benutzte die Wartezeit dazu, den vor uns liegenden Weg auszukundschaften und mich nach der Karte zu orientieren. Das letztere war sehr leicht. Es war mir nach der Karte vollständig klar, nicht nur wo ich mich befand, sondern auch wo die Abstiegstelle zu suchen war.

Als meine drei Kameraden mit dem Schlitten die Richtungsnunatakker erreicht hatten, zogen wir zuerst alle zusammen den Schlitten ein Stück weiter über das zerrissene und höckerige Eis. Darauf holten wir Grauni und halfen ihm. Auf diese Weise zogen wir bis 8 Uhr vormittags vorwärts.

Armer Grauni! Er war matt, aber jedesmal, wenn wir ihn holten, folgte er getreulich mit.



Spalte in der Randzone des Inlandeises.

Es wurde jetzt immer schwieriger, auf dem Gletscher vorwärts zu kommen. Die Bahn war ausgesprochen schlecht, und wir hatten wohl noch 6—8 km bis zum Lande. Wenn wir unter den jetzigen beschwerlichen und mühsamen Reisebedingungen uns auch nur ein wenig verfuhrten, so konnte es leicht einen Verlust von einem oder zwei Tagen geben. Ich hielt es deshalb für unumgänglich, den Weg auszukundschaften, bevor wir mit dem Schlitten weiterzogen.

Nach ein paar Stunden Rast gingen wir alle vier auf Rekognoszierung und ließen Schlitten, Zelt und Gepäck draußen auf dem Eis stehen.

Wir wollten Grauni eigentlich gleich mitnehmen und hatten ihm deshalb das letzte Nardenheu in den Futterbeutel gegeben. Wenn wir aufs Land kamen, würde sich schon ein Fleckchen Gras für ihn finden. Aber als wir abmarschieren wollten, zeigte es sich, daß Grauni garnichts gefressen hatte und nicht mitwollte.

Es war klar, daß er krank war; aber wir wußten nicht, was ihm fehlte. Den ganzen Tag über war er willig mitgekommen; aber jetzt legte er sich hin und wollte oder konnte nicht mehr. Wir mußten ihn also auf dem Eise zurücklassen. Aus einem kleinen Bach brachten wir ihm Wasser, hängten ihm den Futterbeutel

mit Sennegras wieder um und ließen ihn dort liegen, wo er sich selbst hingelegt hatte.

Ich hätte ihn sofort erschießen sollen — aber ich konnte es nicht.

Es war mir unmöglich, die Hoffnung aufzugeben, daß er sich doch noch so weit erholen könnte, daß er die letzte Meile bis zum Lande zurücklegen konnte. Da hätte er viele Tage lang in Ruhe Gras fressen können. —

Wir gingen also ohne Grauni.

Nach ein paar Stunden erreichten wir den Rand des Inlandeises, östlich von Pingut. Vom Eisrande aus sahen wir die Abstiegstelle kaum 500 m südlich von uns; aber nichtsdestoweniger brauchten wir fast eine Stunde dorthin durch das stark zerklüftete Eis.

Unmittelbar an der Abstiegstelle fanden wir unser Depot in gutem Zustand. Hier frühstückten wir gut und gründlich.

Das Land war recht fruchtbar, selbst hier oben am Eisrande. Schon oben vom Eise aus hatten wir fünf Renntiere gesehen, und sowie wir aufs Land kamen, störten wir Schneehühner auf. Auch Gras war vorhanden, das sah man an der grünen Farbe der Hänge. Ohne Zweifel war hier für lange Zeit genug Futter für Grauni.

Es war ein ganz wunderliches Gefühl, nach dem vielen Schnee wieder Land — richtiges Land — unter den Füßen zu haben, Heide und Gras sich im Winde neigen und Hummeln und Schmetterlinge von Blüte zu Blüte fliegen zu sehen. Wir kamen aus der öden Wüste, und deshalb war für uns diese traurige, graue Moränenlandschaft am Rande des Inlandeises ein schönes, farbenreiches Paradies voller Leben und frischem Sommer. — — —

Nachdem wir gegessen hatten, gingen Wegener und Larsen mit 5 kg Hartbrot für Grauni zum Zelt zurück.

Vigfus und ich dagegen gingen weiter, zum Lachsfluß und Lachsfjord, um Klarheit über die noch zu überwindenden Schwierigkeiten zu erhalten.

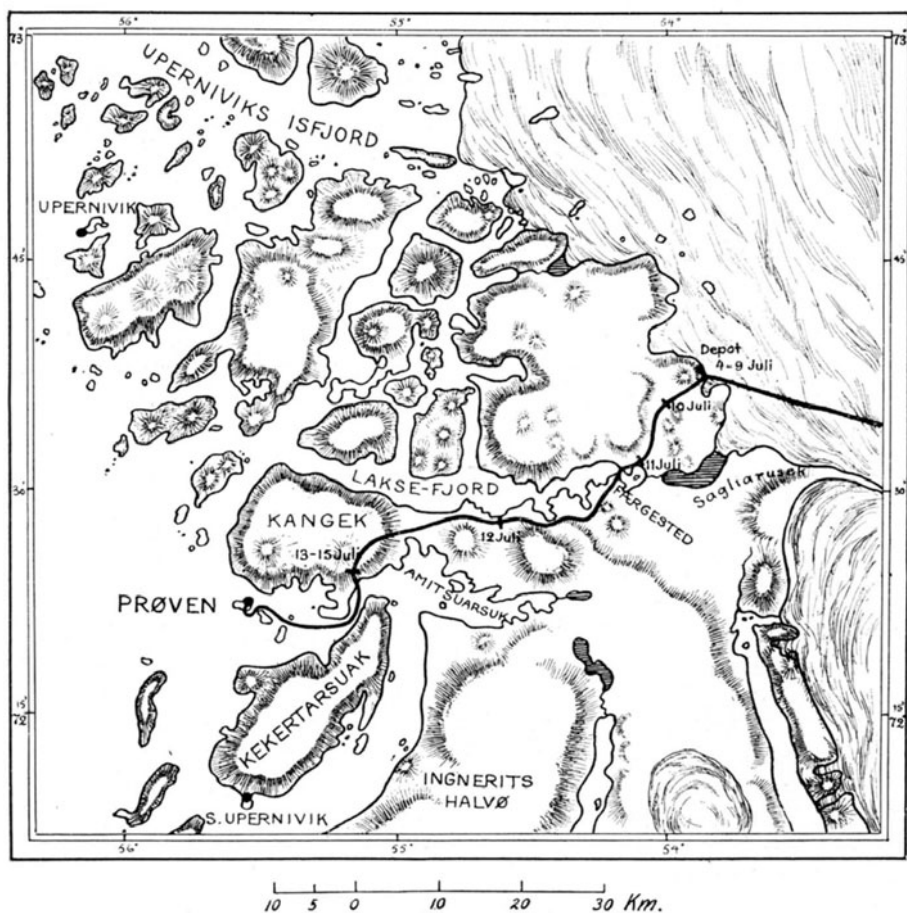
Auf die erste stießen wir sogleich.

Das Depot lag nämlich auf einem kleinen Vorsprung zwischen zwei Seen, unmittelbar am Inlandeis. Die Seen waren durch einen schäumenden Bach verbunden, den wir sofort überschreiten mußten. Wir zogen die Strümpfe aus, entdeckten aber sofort, daß das nicht reichte! Dann zogen wir auch die Hosen aus, mußten aber an drei verschiedenen Stellen versuchen, ehe es gelang, eine Watstelle zu finden, deren Wassertiefe zu unserer vereinfachten Kleidung paßte. Die Seen waren noch voll von Eis und der Bach voller Steine, so daß der Übergang nichts weniger als angenehm war.

Um 2 Uhr nachmittags (am 4. Juli) hatten wir das Depot verlassen. Um 3 Uhr waren wir auf dem westlichen Bachufer angelangt und setzten nun unsern Marsch nach Südwesten fort. Er führte uns durch ein schwieriges Terrain mit großen, kantigen Lavablöcken und sumpfigen Wiesen.

Jetzt spürten wir es tüchtig, daß die Gewaltmärsche der letzten Tage an unsern Kräften gezehrt hatten, und daß wir auch am heutigen Tage schon etwa 20 km in beschwerlichem Gelände marschiert waren.

In den drei letzten Monaten waren wir auf weichem und meistens ebenem Schnee und zwar auf Schi gegangen und waren nun das Herumspringen über



Karte der Abstiegsroute.

harte Eishöcker und große Steine so wenig gewohnt, daß unsere Füße anschwellen und unsere Beinmuskeln schmerzten. Nur langsam ging es deshalb vorwärts.

Wir versuchten, Rast zu halten und zu schlafen, aber wir konnten nicht einschlafen und gingen deshalb bald weiter.

Gegen 5 Uhr begann es zu regnen. Das Heidekraut wurde naß und glatt. Die Feuchtigkeit drang bald in unsere Komager, die Sohlen wurden schlüpfrig, und wir glitten in dem feuchten Kraut aus. Wir suchten Schutz hinter einem großen Steinblock, setzten aber bald den Marsch fort, weil wir in unserm nassen Zeug bald anfangen zu frieren.

Um 10 Uhr abends fanden wir in Lee einer überhängenden Klippe trockenes Gras, auf das wir uns übermüdet zum Schlafen hinlegten.

Fast alle halbe Stunde erwachten wir vor Kälte, standen auf, schlugen mit den Armen, stampften mit den klitschnassen Füßen und legten uns wieder zum Schlafen hin, so dicht wie möglich aneinandergeschmiegt. Wir hatten weder Schlafsack noch Decke oder irgend etwas anderes zum Zudecken, so daß unsere

Ruhe nicht gerade die beste war; aber es war doch ein Ausruhen, namentlich für unsere schmerzenden Füße.

An Lebensmitteln hatten wir nur $\frac{1}{4}$ kg Fleischschokolade mitgenommen — mehr hatten wir davon nicht, Grauni hatte das übrige bekommen —, so daß unsere Abendmahlzeit nicht sehr reichlich war. Wir teilten uns in die Hälfte der Schokolade und mußten uns damit zufrieden geben.

Als wir vom Depot abmarschierten, hatten wir geglaubt, schon am nächsten Morgen in der Frühe zurück sein zu können. Deshalb lag für uns kein Grund vor, mehr Proviant mitzuschleppen. Aber jetzt sahen wir wohl, daß der Marsch länger dauern würde.

Um $3\frac{1}{2}$ Uhr morgens (am 5. Juli) konnten wir es in unserm Nachtlager nicht mehr aushalten. Wir hatten steife Glieder und waren von Kälte und Feuchtigkeit mitgenommen und mußten deshalb weiter, obwohl es noch in Strömen regnete.

Es hielt schwer, die Füße in Gang zu bringen, aber allmählich ging es doch.

Wir gingen nun direkt nach Süden und erreichten um 5 Uhr morgens den Lachsfluß. Hier erwartete uns eine unangenehme Überraschung.

Tief, breit und voll trüben, schäumenden Gletscherwassers versperrte uns der Fluß vollständig den Weg. Ohne Pferde war es unmöglich hinüberzuwaten, und Grauni würde sofort von der starken Strömung mit fortgerissen werden, so matt und kraftlos, wie er war. Man hätte vielleicht versuchen können, hinüberzuschwimmen, aber solch ein Bad in einem schäumenden Eiswasserstrom mußte doch immer nur der letzte Ausweg bleiben, zu dem wir erst greifen durften, wenn jede andere Möglichkeit ausgeschlossen war.

Wir gingen talaufwärts auf den großen See am Inlandeis zu, aus dem der Lachsfluß kommt, um zu sehen, ob dort etwa noch eine Eisdecke vorhanden wäre, auf der wir hinübergelangen könnten; aber nach einer guten halben Stunde fanden wir den Weg versperrt. Der Fluß stürzte durch ein Felsentor mit senkrechten Wänden aus dem See herab.

Um den See zu erreichen, hätten wir hoch hinaufklettern müssen, und da wir noch einen langen Marsch vor uns hatten, wagte ich nicht, mich auf diese Kraftprobe einzulassen, nur um mit absoluter Sicherheit zu sehen, was wir schon im voraus wußten, nämlich, daß der See eisfrei war.

Wir kehrten also um und gingen nach Westen den Lachsfluß hinunter in der schwachen Hoffnung, doch noch eine Watstelle weiter unten zu finden oder vielleicht am Fjord auf Eskimos zu stoßen.

Der Marsch am Fluß entlang machte uns warm. Dieser strömt durch eine tiefe Schlucht mit steilen Wänden rechts und links. Wir mußten in dem knietiefen, triefend nassen Heidekraut an den steilen Abhängen entlang klettern, und als der Regen eine Zeitlang aufhörte, fielen die Mücken über uns her, denen die seltenen Gäste eine willkommene Beute waren.

An einer Verbreiterung des Flußtals fanden wir ein Tauchernest mit fünf Eiern. Wir stürzten uns ohne Mitleid darauf und verschlangen Eiweiß und Dotter.

Der arme Taucher mußte der Polarforschung seinen Tribut zahlen.

Um 10 Uhr vormittags erreichten wir endlich den Fjord, natürlich ohne eine Watstelle über den Fluß gefunden zu haben.

Am Fjordufer stießen wir auf zahlreiche Spuren von Eskimos. Eine Menge Zeltringe zeugten von den häufigen Besuchen der eingeborenen Bevölkerung. Ein Stück Seidenpapier schien sogar anzuzeigen, daß es noch nicht lange her sein konnte, seit zum letztenmal Menschen hier waren.

Auf einem Klippenvorsprung des Ufers mitten zwischen zwei Zeltplätzen bauten wir einen kleinen Steinmann oben auf einem großen Felsblock und pflanzten auf ihm ein Renntiergeweih mit einem Taschentuch auf, um ihn recht augenfällig zu machen.

In eine Zündholzschachtel, die wir an eins der Geweihenden banden, legten wir folgendes Schreiben:

Kochs Expedition, 5. Juli 1913.

An den Leiter der Kolonie Pröven.

Am 8. Juli wird die Expedition mit allem Gepäck, im ganzen etwa 250 kg, Pingut erreichen. Ich bitte Sie, mir so schnell wie möglich bis zu fünfzehn Mann zu senden, die uns beim Transport des Gepäcks von Pingut nach Pröven helfen können.

Ihr ergebener

J. P. Koch.

Es war ja nicht undenkbar, daß in den nächsten Tagen Renntierjäger hierherkämen, und dann würde uns dieser Brief sicher schnell über die letzten Schwierigkeiten hinweghelfen.

Um 11 Uhr traten wir den Rückmarsch an.

Es hatte wieder angefangen zu regnen, so daß die Aussichten für einen schnellen Abschluß unserer Rekognoszierung nicht günstig waren. Doch half es uns sehr, daß wir auf einen Fußpfad stießen, der in nordöstlicher Richtung ins Land hineinführte und dem wir also vorteilhaft folgen konnten.

Eine Stunde lang kamen wir auf dem Bergpfad ganz gut vorwärts; aber dann wurde der Regen so stark, daß wir unter einem großen Felsblock Schutz suchen mußten. Zwar lagen wir da im Trocknen; aber der Wind zog so unbarmherzig hindurch und ließ uns durch und durch erstarren, daß wir bald wieder in den Regen hinausmußten.

Eine Meile weit konnten wir den von den Eskimos ausgetretenen Jagdweg verfolgen. Dann führte er in ein Flußbett hinein, und auf der andern Seite konnten wir ihn nicht wiederfinden.

Nun arbeiteten wir uns zum Teil aufs Geratewohl in dem schwierigen Gelände vorwärts, krochen an heidebewachsenen Gneishängen entlang und kletterten durch eine endlos lange Schlucht, die voll von großen, kantigen Basaltblöcken lag.

Wir wußten nicht mehr genau, wo wir uns befanden. Schwere Regenwolken und Nebel hüllten die Berge ein, und eine Orientierung nach der Windrichtung war zwischen diesen hohen Felsen einfach unmöglich, da der Wind ständig die Richtung wechselte nach dem Verlauf der Täler und Schluchten.

Wir mußten aufs neue unter einem mächtigen Felsen Schutz vor dem Regen suchen, konnten aber nur Beine und Unterkörper darunter zwängen, so daß Oberkörper und Kopf draußen im Regen lagen. Natürlich mußten wir bald

wieder weiter und hatten jetzt das Glück, auf unsern alten Weg von gestern zu stoßen. Nun wußten wir, daß wir trotz Regens und Nebels den Weg zum Depot zurückfinden würden.

Es regnete immer weiter. Teils um uns dagegen zu schützen, teils aus reiner Ermattung mußten wir immer wieder Schutz unter den Felsen suchen. Wir schliefen jetzt regelmäßig ein, sobald wir uns hingelegt hatten, wachten aber bald vor Kälte wieder auf und stolperten weiter. Nach jeder Ruhepause wurde es schwerer, die steifen Beine und schmerzenden Füße wieder in Gang zu bekommen. Aber es ging doch wieder vorwärts, wenn auch im Schnecken-tempo.

Um 1 Uhr morgens (6. Juli) waren wir dem Depot so nahe, daß wir es sehen konnten. Es war vielleicht noch ein halber Kilometer bis dahin.

Jetzt hörte der Regen endlich auf.

Wir setzten uns auf die nasse Erde, um nur ein paar Minuten zu ruhen, ehe wir an die Bewältigung der letzten Strecke gingen. Wir fielen beide augenblicklich in Schlaf und schliefen diesmal eine ganze Stunde.

Als wir erwachten, schien uns die Sonne ins Gesicht.

Wieder mußten wir Strümpfe und Beinkleider ausziehen und ein kühles Morgenbad im Bach am Inlandeis nehmen, ehe wir zum Depot hinüberkommen konnten.

Es war 3 Uhr morgens.

Wir fielen sofort über den Proviant her und knabberten an dem steinharten Roggenhartbrot herum, während wir in einem großen, viereckigen Blechkasten Hafergrütze kochten. Der Kasten war undicht, und die Grütze brannte natürlich an, so daß wir das Kochen einstellen mußten, ehe es recht begonnen hatte. Mit Roggenkeks als Löffeln aßen wir dann die noch gänzlich rohe Grütze direkt aus dem Blechkasten. Dann kochten wir Kaffee in zwei leeren Konservendbüchsen, und als die Mahlzeit beendet war, legten wir uns hinter einen Felsen, steckten eine Zigarre an und schliefen sofort ein.

Nach ein paar Stunden erwachten wir davon, daß das Kamiktier an uns hochsprang.

Der Wind kam aus Westen, so daß es uns wohl oben beim Zelt auf dem Gletscher gewittert haben muß und nun heruntergekommen war, um uns zu suchen.

Es war während unserer Abwesenheit sehr unruhig gewesen und hatte mehrmals geheult, weil es uns vermißte — das war eben seine Art des Weinens.

Als Vigfus und ich den Hund sahen, glaubten wir aber, daß Wegener und Larsen auf dem Wege vom Zelt zum Depot waren und bald kommen würden. Vielleicht waren sie jetzt dabei, Schlitten und Gepäck über den Gletscher zu schleppen. Wir standen deshalb auf, um ihnen entgegenzugehen.

Es war wohl 8 Uhr morgens, als wir vom Depot weggingen. Aber wir trafen Wegener und Larsen nicht unterwegs, wie wir geglaubt hatten, und mußten deshalb ganz bis zum Zelt gehen.

Wir waren todmüde, als wir endlich gegen Mittag so weit waren, daß wir das Zelt sehen konnten.

Da wir nicht gern wollten, daß unsere Kameraden einen gar zu schlimmen Eindruck von unserer Verfassung bekommen sollten, setzten wir uns hinter einen

Eiskamm, um uns etwas auszuruhen und ein wenig zu Kräften zu kommen, ehe wir heimkehrten.

Kurz ehe wir das Zelt erreichten, kam Wegener heraus und entdeckte uns.

Ich sah ihn zur Zelttür springen und begriff, daß er jetzt Lârsen bat, den Primus anzuzünden und Wasser aufzusetzen. Dann ergriff er einen Schistock und kam uns hastig entgegen.

Er mußte doch wohl den Eindruck bekommen haben, daß es nicht gut um Vigfus und mich stand. Ohne weiteres reichte er Vigfus den Stock und kam dann zu mir und bat mich, mich auf seine Schulter zu stützen. — — —

Es war ein Genuß, die nassen Kleider vom Leibe zu bekommen und nackt in den Schlafsack zu kriechen. Vigfus und ich tranken jeder erst eine Tasse Kaffee zur Belebung und aßen dann zu Mittag.

Unsere Füße, die ja nun zwei Tage lang in abwechselnd warmem und kaltem Umschlag gelegen hatten, waren geschwollen und mit Blasen bedeckt, und natürlich waren wir entkräftet; aber im übrigen hatten wir keinen Schaden von diesem sehr anstrengenden Marsch von 58 Stunden.

In diesen 58 Stunden hatten wir 90 km zurückgelegt, zum größten Teil in schwierigem Gelände und bei schlechtem Wetter. — — —

Wegener und Larsen waren am Nachmittag des 4. Juli zum Zelt zurückgekommen, wo sie Grauni in derselben Verfassung antrafen, in der wir ihn verlassen hatten. Sie versuchten, ihm Wasser und Brot zu geben, aber er wollte nichts annehmen. Es war jetzt klar, daß wir ihn nicht retten konnten. Über das schwierige Eis konnten wir ihn unmöglich auf dem Schlitten bis zum Lande fahren.

Es blieb nichts weiter übrig, als ihn zu erschießen, und Larsen erfüllte diese traurige Pflicht.

Es ist unser größter Kummer, daß wir unser letztes Pferd nicht retten konnten.

In bester Absicht und in der festen Hoffnung, daß wir ihm nach Schluß der Reise gute Tage verschaffen könnten, hatten wir ihn mit uns geschleppt und das arme Tier, unsern guten Freund, tatsächlich in den letzten acht Tagen ganz nutzlos gequält.

So schlimm war es den andern Pferden nicht ergangen. Sobald sie nicht mehr konnten, hatten wir sie erschossen.

Und dabei hielten wir gerade am meisten von Grauni. Viele Tage lang hatten wir kein Brot gegessen, weil wir ihm alles überlassen hatten. Aus Rücksicht auf Grauni hatten wir uns mit kleinen Tagemärschen begnügt, während wir ohne ihn leicht viel größere machen konnten. Wir hatten ihn selbst wohl 50 km weit auf dem Schlitten gezogen, um sein Leben zu retten — und nun mußte er sterben, nur noch eine Meile vom Depot und reichlichem Gras entfernt.

Ich begriff es nicht. Ich fand, das war schändlich. Ein so williges, gutes Tier hatte ein besseres Schicksal verdient.

Hätten wir ihn doch nur schon vor acht Tagen erschossen! — — —

Wegener und Larsen hatten versucht, den Schlitten über das unebene Eis weiter zu schleppen, hatten es aber wieder aufgeben müssen, nachdem sie 300 m vorgerückt waren. Regen und Tauschnee hatten sie auch ein ganz Teil belästigt, im Zelt war alles triefend naß. —

Gestern morgen um 7 Uhr (7. Juli) brachen wir auf und marschierten mit allem Gepäck aufs Land zu.

Nebel, Schnee und Regen belästigten uns, und wir bekamen triefend nasse Füße, weil wir immer wieder in die tiefen, wassergefüllten „Mittagslöcher“ hineintraten, die meist mit einer dünnen grobkörnigen Schneeschicht bedeckt waren, durch die wir einbrachen. Namentlich der letzte Kilometer durch das stark zerklüftete Eis machte uns große Schwierigkeiten. Aber es glückte, alles heil zum Depot hinabzubringen, wo wir um 4 Uhr nachmittags unser Zelt unten am Fluß aufschlugen.

Dort feierten wir den Abschluß der Inlandeisreise mit einem Festmahl. —

Heute Morgen (8. Juli) begannen wir sofort mit den Vorbereitungen für den letzten Teil der Reise.

Das Wichtigste war die Beschaffung von Mitteln zum Übersetzen über den Lachsford. Wir mußten eine Fähre bauen und benutzten dazu den Schlitten, der mit dem wasserdichten Segeltuch unserer Schlafsackbezüge bekleidet wurde.

Larsen übernahm das Flickern und Ausbessern der zerschlissenen Bezüge, während wir andern alles vorbereiteten, um Zelt und Gepäck über den Bach am Depot hinüberzuschaffen. Wir wälzten große Steine in den Bach und erhielten so ein paar Brückenpfeiler, auf denen wir den Schlitten als Brücke hinüberlegten. Darauf zogen wir alles Gepäck auf gleiche Weise hinüber wie beim Übergang über den großen Oberflächenbach auf dem Eise vom 4. Juli.

Leider kam diesmal nicht alles heil hinüber. Der „Medizinkasten“, der unter anderm unsere sämtlichen belichteten Photographieplatten enthielt, glitt aus dem Seil, in das er eingebunden war, heraus und fiel mitten über dem Bach ins Wasser.

Vigfus sprang augenblicklich mit allen Kleidern ins Wasser und rettete den Kasten. Der Deckel war aufgegangen und der Kasten voll Wasser gelaufen. Das Schwarzkugelthermometer war herausgefallen und schwamm in seinem Holzfutteral den Bach hinab und in den Randsee hinaus, in dem es wohl noch heute liegt.

Wir packten natürlich den Kasten sofort aus und trockneten den Inhalt. Unsere Tagebücher und Beobachtungsbücher trieften, und aus einer Anzahl Kassetten mit belichteten Platten tropfte eine trübe, braune Flüssigkeit.

Wenn wir nach Präven kommen, werden wir sehen, ob die Platten in den Kassetten noch zu retten sind. Die Hauptmasse des photographischen Materials hat wohl keinen Schaden genommen. Denn die ganzen anderen Negative sind in Blechbüchsen verpackt, deren Deckel mit amerikanischem Heftpflaster verklebt sind¹⁾.

Auch ein kleiner Kasten mit Munition ging im Fluß verloren. Wir haben jetzt nur noch acht Patronen; aber das wird auch wohl reichen.

Am Abend war Larsen mit seiner Arbeit so weit, daß wir die Fähre auf einem der Seen zu Wasser bringen konnten. Das Resultat war ziemlich be-

¹⁾ Nach der Ankunft der Expedition in Präven zeigte sich, daß sämtliche Negative, die in den Kassetten lagen, verdorben waren. Außerdem waren etwa zwei Dutzend der in den Blechbüchsen verschlossenen Negative so vom Wasser beschädigt, daß nichts davon zu retten war. Alle andern Negative waren mehr oder weniger feucht, haben aber anscheinend keinen Schaden genommen.

friedigend, doch konnte sie nur einen Mann tragen. Wir beschlossen deshalb, an den Seiten als Schwimmer noch acht Blechbüchsen anzubringen, welche Brot für Grauni enthalten hatten. Dadurch mußte die Tragkraft so vergrößert werden, daß die Fähre zwei Mann und etwas Gepäck tragen konnte.

Die Ruder bekamen ein etwas merkwürdiges Aussehen. Sie wurden aus Zeltstangen und einem Paar kanadischer Schneeschuhe hergestellt. —

9. Juli, 6 Uhr nachmittags, Zeltplatz Pingut.

Wir haben nur noch Proviant für fünf Tage. Freilich haben wir außerdem noch 30 kg Hartbrot, das die Pferde hätten haben sollen; aber wir können nicht daran denken, es auf unserm Marsch über Land mitzunehmen; wir haben so schon genug zu tragen.

Der Marsch nach Präven wird wohl kaum in weniger als fünf Tagen auszuführen sein und kann sich leicht länger hinziehen. Unsere Aussichten sind also vielleicht nicht die allerbesten, aber ich denke, es wird gehen. Die acht Patronen müssen uns im Notfall für vier bis fünf Tage Essen schaffen können.

Die Liste der Sachen, die wir mitnehmen wollen, sieht folgendermaßen aus:

1 Schlitten mit Traggurten	} für Signale von Kan- geks Halb- insel, um die Leute in Präven auf- merksam zu machen	der Fährfahrt als Ölzeug zu ge- brauchen, weil das Wasser, das von den Rudern herabrinnt, sonst unsere Beinkleider durchnässen würde
1 Mast mit Takelage		Lebensmittel — Pemmikan, Erbswurst, getrocknetes Gemüse, Hafergrütze, Blutpudding, Markpudding, Sülze, Butter, Leberwurst, Tee, Kaffee, Zucker, 5 kg Hartbrot
1 Schlittensegel mit Rahe, Baum und Tauwerk		
3 Zeltstangen — davon 2 für die Ruder der Fähre		1 Kochtopf
4 Ruderblätter		4 Becher
3 Schlafsackbezüge		4 Löffel
3 Mantelsäcke — als Bezug für die Schwimmer		8 Schachteln Streichhölzer
8 Blechbüchsen — die Schwimmer für die Fähre		1 Flasche Petroleum — zum Anzünden von feuchtem Heidekraut
Zurrleinen		3 Rucksäcke
Segelhandschuhe		1 Gewehr
Wachs		8 Patronen
Segelgarn		1 Wischstock
Nadel		1 Thermometer
Vaseline — zum Einfetten der Nähte, um sie wasserdicht zu machen		1 Doppelfernrohr
Hammer		1 Aneroidbarometer
Nägel		1 Siedethermometer
1 Paar kanadische Schneeschuhe — als Sitze in der Fähre		1 Photographieapparat
2 Paar Windstoffhosen — während		5 Tagebücher — sollten unmittelbar nach unserer Ankunft in Präven zur Ausarbeitung von Berichten usw. benutzt werden
		1 Flasche Kampferpfoten.

Privates Gepäck nach freier Wahl (ich glaube aber nicht, daß jemand von uns mehr als ein Paar Strümpfe und ein Paar Kamikker zum Wechseln, Taschenmesser, Taschentuch und die im Gebrauch befindlichen Tagebücher mitnehmen wird).

Das Gesamtgewicht ist ungefähr 140 kg. Es wird ziemlich schwere Arbeit werden, all diese Sachen über das Gebirge zu schleppen. Aber das Wetter ist jetzt gut, wir haben Sonnenschein und frischen Nordwind. Wenn es nur so bleiben will, dann kommen wir schon durch.

Es kann natürlich keine Rede davon sein, Zelt und Schlafsack mitzunehmen, ebensowenig den Kochapparat. Wir müssen wie die Eskimos mit Heidekraut und Zweigen der Zwergweide feuern.

Alles Gepäck, was wir hier zurücklassen, haben wir in einem Depot zusammengelegt und mit unseren Schlafsäcken und dem Zelt bedeckt. Im Depot liegt ein Schreiben an den Leiter der Kolonie Prøven, in welchem wir ihm unsern Marschplan mitteilen und ihn bitten, falls er nichts weiter von uns hört, unser ganzes Gepäck an das Bureau der Expedition in Kopenhagen zu schicken.

10. Juli, 7 Uhr vormittags, auf dem Marsch zum Lachsford.

Gestern abend, kurz vor 7 Uhr, marschierten wir ab.

Vigfus trägt den Schlitten und ein paar Kleinigkeiten nebst etwas Privatgepäck, wohl im ganzen gut 40 kg — Larsen, Wegener und ich tragen den Rest, jeder gut 30 kg.

Vigfus hat nicht nur die schwerste, sondern auch die unbequemste Last. Er muß den Schlitten mit beiden Händen festhalten und kann sich deshalb nicht gegen die Mücken wehren. Diese kleinen Blutsauger stürzen sich auf ihn und zerstechen ihn so, daß ihm Hals, Gesicht und Hände geschwollen und ganz unförmlich geworden sind.

Wir andern sind aber auch nicht gut daran. Die Stricke, an denen wir die Lasten tragen, schneiden tief in die Schultern, und die Blechbüchsen drücken auf die Wirbelsäule. Am schlimmsten steht es wohl mit Larsen, dessen rechter Fuß in den letzten Tagen wieder schlimmer geworden ist.

Es ging nur langsam vorwärts, etwa $1\frac{1}{2}$ km in der Stunde, und nach vier Stunden Marsch mußten wir hoch oben im Gebirge eine längere Rast machen.

Als wir dann wieder weitergingen, zeigte sich, wie mißlich es ist, durch unbekanntes Gelände mit so schwerer Bepackung zu marschieren.

Die Rekognoszierung, die Vigfus und ich ausgeführt haben, hat uns nämlich eigentlich nur gezeigt, wo wir nicht gehen können. Wir haben uns deshalb einen neuen Weg über das Gebirge gesucht, in der Hoffnung, daß es hier besser ginge. Hier ist es auch in der Tat bedeutend leichter vorwärts zu kommen, als auf den Wegen, die Vigfus und ich gegangen sind, aber es kam doch nicht selten vor, daß wir in ein schwieriges Gelände hineingerieten, welches wir hätten umgehen können. Hätten wir keine Traglasten gehabt, so wären wir beweglicher gewesen und hätten nicht die Mühe gescheut, hin und wieder einen Berg zu besteigen oder einen Abstecher nach der Seite zu machen, um Ausschau zu halten.

Ein paarmal kamen wir über so steile Abhänge hinunter, daß wir nur mit äußerster Not hindurchkamen, und zum Schluß wurde das Gelände so unübersichtlich und schwierig, daß wir nun doch erst den Weg auskundschaften mußten.

Jetzt haben wir wieder eine längere Rast machen müssen, wobei wir Tee gekocht haben.

10. Juli, 5 Uhr nachmittags. An einem See etwa 10 km nördlich vom inneren Teil des Lachs fjords.

Das Ende des Morgenmarsches war sehr beschwerlich. Wir kamen in ein großes Tal hinab, dessen Boden aus Moorgrund bestand.

Um 10 $\frac{1}{2}$ Uhr machten wir an einem großen See halt.

Ehe wir uns schlafen legten, ging ich aus, um mir den weiteren Weg anzusehen.

Ich konnte feststellen, daß wir gezwungen sind, den Berg wieder hinaufzuleitern, weil das Tal mit einer steilen Felswand abschließt.

Die Mücken haben uns den ganzen Tag über grausam zerstochen.

11. Juli, 9 Uhr vormittags, Lager im Innern des Lachs fjords.

Um 6 Uhr nachmittags etwa marschierten wir gestern von dem See fort, an dem wir geschlafen hatten.

Wir hatten sofort Pech und verirrt uns in eine tiefe Schlucht mit steilen Wänden, in der uns schließlich ein See den Weg verperrte. Wir mußten umkehren und unsere schweren Lasten wieder ein weites Stück bergauf und zurückschleppen, um einen neuen und besseren Weg zu suchen.

Das bedeutete einen Verlust an Zeit und Kräften, der uns teuer zu stehen kommen kann.

Wir waren alle vier ziemlich müde. Larsen, der doch mit seinem schlimmen Fuß quer durch ganz Grönland gehumpelt ist, konnte das Bergabgehen nicht gut vertragen, und Wegener bekam Schmerzen in einem Bein und kam fast nicht mehr weiter, wenn es bergauf ging.

Vigfus, der doch die schwerste Last trug, war noch derjenige, der am besten durchhielt.

Gegen Abend erklärte Wegener, jetzt könnte er nicht weiter, und wir andern hatten jetzt auch nicht gerade viel Kräfte übrig. Wir rasteten deshalb drei Stunden lang und kochten Hafergrütze.

Der letzte Teil des Marsches, wo wir dem Jägerpfad der Eskimos folgen konnten, war verhältnismäßig leicht; aber wir mußten doch noch eine große Rast halten, ehe wir um 3 $\frac{1}{2}$ Uhr morgens den Fjord erreichten. Wir bereiteten uns sofort ein Lager im Heidekraut und schliefen bis 7 Uhr.

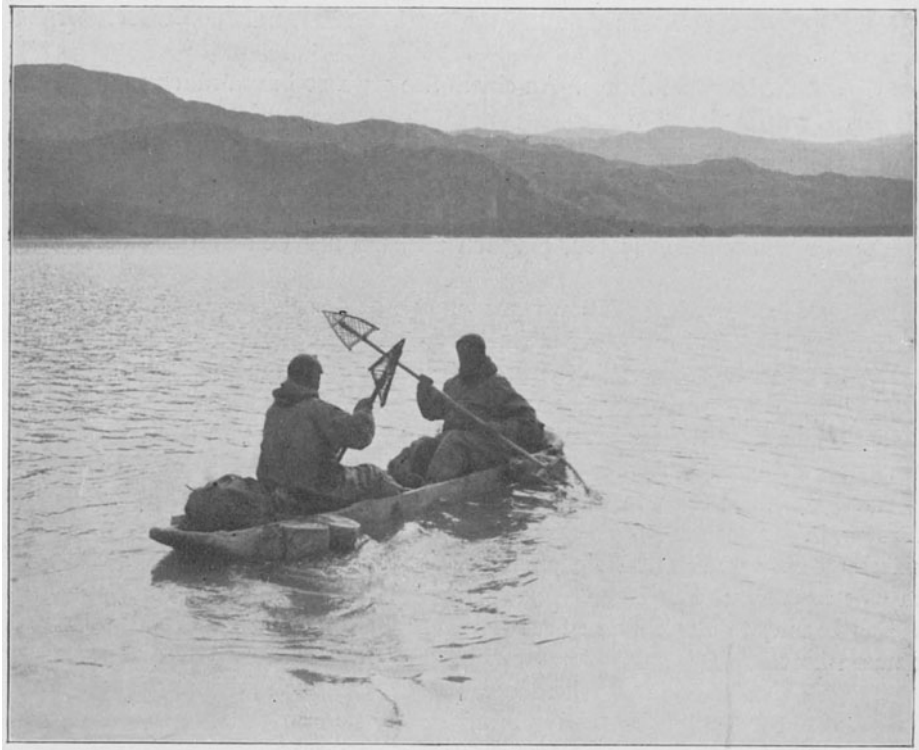
Jetzt sind Larsen und Vigfus dabei, die Fähre zusammenzusetzen, während Wegener und ich den Haushalt besorgen.

Gegen Mittag werden wir hoffentlich mit dem Übersetzen über den Fjord beginnen können. Wir haben augenblicklich herrliches, stilles Wetter, das sich gut für unsere etwas unsichere Seefahrt eignet; aber wir müssen die Windstille auch wahrhaftig mit unserm Blut bezahlen; die Mücken fressen uns geradezu auf. —

12. Juli, 1 Uhr nachmittags, südlich vom Lachs fjord.

Der Bau der Fähre kostete gestern viel Zeit; aber gegen 4 Uhr nachmittags war sie endlich fertig und konnte zu Wasser gebracht werden.

Ich holte meinen Brief vom 5. Juli an den Leiter der Kolonie Pröven und hinterlegte statt dessen einen andern, in dem ich mitteilte, daß wir jetzt, um 6 Uhr nachmittags, über den Fjord setzen würden, um den Marsch nach Pröven



Das Schlittenboot mit seitlichen Schwimmern.

fortzusetzen. Zugleich bat ich, daß all unser Gepäck von Pingut sowohl wie von der Fährstelle abgeholt werden möchte.

Als die Fähre zu Wasser gebracht war, gingen Larsen und ich an Bord, um sie zu der in Aussicht genommenen Fährstelle am engsten Teil des Fjords hinüberzurudern, während Vigfus und Wegener am Fjordufer entlang dorthin gingen.

Es war windstill, so daß die Bedingungen für die Überfahrt sehr günstig zu sein schienen.

Die Fähre konnte gerade zwei Mann und 25 kg Gepäck tragen. Wenn sich aber die geringste See erhob, so mußte sie über die Reling schlagen, die nur wenige Zentimeter über Wasser lag.

An den Seiten der Fähre waren die acht Blechbüchsen vom Pingutdepot angebracht. Sie trugen natürlich ganz gut; aber sie vergrößerten in hohem Grade den Wasserwiderstand, so daß das Fahrzeug schwer zu rudern war.

Nachdem wir uns etwa eine Stunde lang mit unsern primitiven Kajakrudern abgearbeitet hatten, erhob sich eine frische, westliche Brise, und es wurde unmöglich, die Fähre mit Rudern weiterzubringen. Ich ging an Land und bugsierte die Fähre vorwärts, während Larsen an Bord blieb, um zu steuern.

Eine Zeitlang ging es gut; aber allmählich wurde die Fähre durch den Wellenschlag mit Wasser gefüllt. Wir mußten sie aufs Land ziehen, ehe wir die Überfahrtsstelle ganz erreicht hatten.



Mit dem Schlittenboot über den Lachs fjord.

Beim Herausziehen sahen wir, daß die Föhre eine Menge kleiner Löhler im Boden bekommen hatte, weil dieser sich beim Bugsieren an den Steinen längs der Küste gescheuert hatte. Wir mußten sie umgekehrt aufs Land legen, damit das Segeltuch trocknen konnte, so daß wir es später ausbessern konnten.

Vigfus und Wegener waren inzwischen dazugekommen. Wir kochten Pemmi-kan und nickten etwas ein. Inzwischen legte sich der Wind, und Larsen beeilte sich nun, die Löhler zu stopfen und die Nähte mit Vaseline einzufetten.

Um 10 Uhr abends gingen Larsen und ich wieder an Bord und setzten schräg über den Fjord, worauf Larsen erst Wegener und dann Vigfus holte.

Das Kamiktier schwamm selber über den Fjord.

Um 11 $\frac{1}{2}$ Uhr waren wir drüben. Die Instrumente und die Föhre samt Zubehör wurden an einer sichtbaren Stelle dicht am Strande niedergelegt, und um 2 Uhr morgens konnten wir den Marsch längs der Südseite des Fjords fortsetzen.

Unsere Traglasten waren jetzt nur sehr unbedeutend — kaum 10 kg pro Mann. Wir kamen deshalb ganz gut vorwärts, hatten aber allerlei Scherereien in dem schwierigen Felsgelände und waren zu großen Umwegen gezwungen.

Keiner von uns war früher hier gewesen, und die Karte, die es von dieser Gegend gab, hatte einen so kleinen Maßstab, daß sie nicht die Einzelheiten enthalten konnte, die man in einem solchen Gelände braucht, um den Weg danach finden zu können.

Außerdem wurde Larsens Fuß immer schlimmer. Er klagte nicht — das war seiner Natur entgegen —, aber wir konnten doch merken, daß es ihm sauer wurde.



Kaffeepause nach der Überfahrt.

Auf der ebenen Schneebahn des Inlandeises und auf Schi hatte ihm das Gehen keine Schwierigkeiten gemacht; aber seitdem wir auf das harte, höckerige Eis und später auf Fels gekommen sind, hat es sich gezeigt, daß sein Fuß noch gar nicht wieder in Ordnung ist. Ich fürchte, er wird nicht bis Pröven gehen können. Außerdem leidet er an hartnäckigen Zahnschmerzen, so daß er wenig Vergnügen von diesem eigenartigen Marsch hat.

Jetzt haben wir herrlich geschlafen hier am Bergabhang im Sonnenschein, vier bis fünf Stunden lang. Ich hoffe, das wird ihm gut getan haben. — — —

17. Juli, Pröven.

Jetzt ist die große Spannung der Reise endlich vorbei, und das Gehirn hat Zeit gehabt, den Gedanken zu fassen, daß wir wieder unter andern Menschen sind.

Ich will versuchen, die bunten, starken Eindrücke der letzten Tage zu sammeln und zu ordnen, so daß sie erhalten bleiben können.

13. Juli. Am 13. Juli erreichten wir die große Senkung, die sich über den äußeren Teil der Kangeks-Halbinsel erstreckt. Dort aßen wir unsern letzten Pemmikan und machten uns dann ans letzte Stück des Weges über das Gebirge, um den Punkt der Küste zu erreichen, der Pröven direkt gegenüberliegt. Von dort aus konnten wir uns leicht durch Schüsse, Rauchsignale oder dergleichen mit der Kolonie in Verbindung setzen.

Es hatte angefangen zu regnen. Der Aufstieg auf das Gebirge war beschwerlich, und noch ehe wir oben waren, fühlten wir uns matt und ziemlich mitgenommen.

Eine Stunde nachdem wir die Höhe erreicht hatten, entdeckten wir unter uns einen Fjordarm. Das war eine freudige Überraschung; wir waren also schon weiter, als wir glaubten. Nach der Karte mußten wir uns bald gegenüber von Pröven befinden.

Mit einiger Mühe stiegen wir zum Fjord hinab und gingen an seinem Westufer entlang. Es war hier nicht gerade bequem vorwärtszukommen. An vielen Stellen fielen die Felsen steil ins Wasser. Sie waren glatt und schlüpfrig oder mit einem dicken Moost Teppich bewachsen, der von dem anhaltenden Regen schwammig und naß war. Aber was machte das! In ein bis zwei Stunden mußten wir am Ende unseres Marsches sein, und wenn dann das Wetter nur klar werden würde, sollte es uns schon gelingen, uns mit den Leuten drüben in Pröven in Verbindung zu setzen.

Es war freilich recht auffallend, wie wenig die geradlinige, trichterförmige Bucht, die auf der Karte angedeutet war, dem ganz schmalen, gewundenen Fjord ähnelte, an dem wir entlang gingen; aber es ist ja selbstverständlich, daß eine Karte von diesen abgelegenen Gegenden nicht vollkommen sein kann, und daß man es mit den Einzelheiten darauf nicht zu genau nehmen darf.

Wenn wir nur bald die Fjordmündung erreichten! Von dort aus mußten wir die kleine Inselgruppe sehen können, auf der Pröven liegt.

Endlich kamen wir heraus; aber es war nicht Pröven, was wir diesmal zu sehen bekamen.

Dagegen erblickten wir die schwarzen Basaltklippen des Nordteils von Kekerarsuak ganz dicht östlich vor uns.

Also so hing die Sache zusammen!

Der Fjord, der uns verleitet hatte, vom Gebirge herabzusteigen, war überhaupt garnicht auf der Karte vorhanden. Das war allerdings bei näherer Betrachtung nicht so merkwürdig. Denn praktisch war er von außen durch ein paar Inseln in seiner Mündung so gut wie verborgen und erinnerte eigentlich mehr an einen langgestreckten See als an einen Fjord.

Der Irrtum war uns ein schlimmer Strich durch die Rechnung, doppelt böseartig, weil wir an der Küste nach Westen nicht weiter kommen konnten. Die nackten Felsen fielen hier steil ins Wasser, so daß uns keine Wahl blieb. — Wir mußten wieder aufs Gebirge hinauf.

Jetzt wurde der Marsch anstrengender, als gut war.

Es hatte aufgehört zu regnen, aber gleichwohl waren unsere Kräfte erschöpft, als wir etwa 300 m hoch gestiegen waren.

Wir hatten noch eine Büchse mit kondensierter Milch und vier Stück Hartbrot; das war unser ganzer Vorrat an Lebensmitteln. Wir bereiteten die Milch zu, um etwas Warmes in den Magen zu bekommen.

Wegener war jetzt derjenige von uns, der am wenigsten mitgenommen war, der einzige, der noch einen kleinen Rest von Energie übrig hatte. Er war es, der die hier und da unter den Felsblöcken stehenden trockenen Heidebüschel sammelte und die Milch für uns kochte. Wir andern saßen stumpf da und sahen zu.

Die Milch und das Hartbrot halfen aber doch, und wir kamen wieder weiter. Aber nun setzte der Regen wieder ein, und bald ging er in Schneegestöber über. Wir suchten Schutz unter einem mächtigen Felsblock. Aber es zog hier so unbarmherzig, daß wir bald wieder fort mußten.

Das Schneegestöber verbarg jetzt alles um uns. Wir konnten uns in den wilden Felsen nicht mehr zurechtfinden. Selbst die ortskundigen Eingeborenen hätten es hier aufgeben müssen.

Nach einigem Suchen fanden wir eine überhängende Felswand, unter der es möglich war, etwas Schutz vor dem Wetter zu finden. Hier bauten wir uns nach Eskimoart eine Schutzmauer aus Stein und Moos und krochen dann alle vier dicht zusammen hinter dem kleinen Steinwall. Es war gerade Platz genug für uns. Wir lagen so dicht zusammengepackt, daß wir uns alle auf einmal umdrehen mußten, wenn wir es in der unbequemen Stellung nicht mehr aushalten konnten.

Hier lagen wir einunddreißig Stunden lang in einem ohnmachtähnlichen Halbschlaf! — — —

Man liest oder hört nicht so selten unrichtige Beschreibungen des Hungers. Ausdrücke wie „der Hunger wühlt in den Eingeweiden“ werden viel gebraucht und deuten auf einen rein physischen Schmerz hin; ein solcher tritt aber gar nicht auf.

Das erste Stadium des Hungers kennt jeder Polarforscher. Charakteristisch dafür ist, daß sich die Gedanken immer mit Essen beschäftigen. Das Essen ist der wichtigste Unterhaltungsstoff im Zelt. Man erkundigt sich sehr interessiert, was die Kameraden zu Hause gewöhnt sind. Man tauscht die Meinungen aus über den Wohlgeschmack jedes einzelnen Gerichts. Man streitet in vollem Ernst über die Vorteile und Mängel der Küchen der verschiedenen Länder. Und auf dem Marsch, wo man sich selbst überlassen ist, phantasiert man vom Essen — ich meinerseits stets von Pfannkuchen.

Ich sehe mich selbst bei der warmen Bratpfanne stehen, die von Fett glänzt. Daneben, auf dem Tisch, steht eine braune Schale, halb gefüllt mit dem gelben, süßlichen Teig. Ich tue Butter in die Pfanne. Sie schmilzt, zischt und breitet sich auf dem Boden der Pfanne aus. Ich nehme die große Holzkelche, gieße den Teig vorsichtig über die schmelzende Butter, ergreife die Pfanne mit der Hand und neige sie vorsichtig hin und her, damit der Teig gleichmäßig nach allen Seiten fließen kann. Ich sehe, wie der Teig am Rande braun und steif wird, während sich in der Mitte große Blasen bilden, die zerplatzen, so daß der Dampf daraus aufsteigt. Ich rieche den starken, lieblichen Duft des frischgebackenen Teiges. Ich nehme das Messer, löse den Pfannkuchen vorsichtig vom Boden, probiere mit ein paar kleinen, kurzen Rucken, ob er jetzt auch ganz los ist, und gebe dann der Bratpfanne einen plötzlichen Schwung, so daß der Pfannkuchen in die Luft fliegt und gerade mitten auf der Pfanne, die gebackene Seite nach oben gekehrt, wieder ankommt.

Diesmal ging das bekannte Kunststückchen nicht ganz gut. Der Rand des Pfannkuchens schob sich zusammen. Vorsichtig glätte ich die Falte mit dem Messer.

Jetzt ist der Pfannkuchen fertig. Ich lege ihn auf einen warmen Porzellanteller, der neben mir steht, und soll nun mit dem nächsten beginnen.

Aber ich bin gar zu hungrig. Ich kann nicht länger warten. Ich rolle den Pfannkuchen zu einer Wurst zusammen, ergreife ihn ohne kleinliche Ziererei mit den Fingern und führe das warme Gebäck zum Munde . . .

Ach Gott, wer doch solchen herrlichen, frischgebackenen Pfannkuchen hätte — am liebsten mit Puderzucker drauf!

Zweieinhalb Monate lang haben wir auf diese Weise gehungert, ohne daß es uns nennenswert geschadet hätte. Körper und Geist waren abgehärtet, die Muskeln waren in Übung, und die Arbeit hatte im großen und ganzen keine größeren Anforderungen gestellt, als unseren Kräften entsprach. Erst in den letzten Tagen auf dem Inlandeise geschah es häufig, daß wir gezwungen waren, bis zur Überanstrengung zu arbeiten, einmal sogar bis zur völligen Ermattung.

Dann aber folgte der schwere Marsch über Land. Wir hatten weniger zu essen als vorher, die Kräfte wurden jeden Tag ganz aufgebraucht, und die Ruhe, die dann folgte, wenn man sich ins Heidekraut warf, wie man ging und stand, war auch nur mangelhaft.

Die Arbeit hatte zugenommen, Ernährung und Ruhe abgenommen. Es herrschte kein Gleichgewicht mehr zwischen Ausgabe und Einnahme.

Ohne es zu merken, glitten wir in das zweite Stadium des Hungers hinüber, das der geistigen und körperlichen Erschlaffung.

Wir waren müde, noch ehe wir den Tagemarsch angetreten hatten, und wären am liebsten da liegen geblieben, wo wir gerade lagen. Die schmerzenden, geschwollenen Füße, die ständig naß waren, schleppten sich nur noch träge und schwer vorwärts. Aber wenn allmählich die Muskeln durchgearbeitet waren und der Körper warm wurde, fühlten wir doch, namentlich bei Sonnenschein, immer noch ein gewisses Wohlbehagen.

Das Essen, das vorher unser ein und alles gewesen war, wurde uns jetzt ganz gleichgültig. Wir sprachen nicht mehr davon — wir sprachen überhaupt so wenig wie möglich —, und die törichten Phantasien darüber machten einer großen Leere Platz. Ich versuchte, meine Gedanken mit meinem Heim, meiner Familie zu beschäftigen, mit dem, was mir das Leben wert macht; aber es wollte nicht recht gelingen. Die Gedanken liefen mir weg — in die große Leere hinaus.

Die Zeit wurde uns im Grunde nicht lang. Es war eher, als ob die Zeit gar nicht existierte.

Wir stiegen die Berge hinauf und wieder hinunter; wir watenen durch kleine Bäche, arbeiteten uns durchs Heidekraut, krochen an Steilabfällen entlang und warfen uns hin, wenn wir nicht mehr konnten. Wir kochten Essen, aßen, tranken, schliefen ein paar Stunden, bis wir vor Kälte wieder erwachten, und schleppten uns dann weiter. Wir mußten ja versuchen, ans Ziel zu gelangen.

Vom Hunger spürten wir nichts — höchstens in den ersten Augenblicken, nachdem wir gegessen hatten. Überhungert waren wir trotzdem — das steht fest —, wir fühlten es nur nicht.

Dann kam der Tag, an dem wir unsern letzten Pemmikan aßen, ein Tag, der am Vormittag vor der Mahlzeit mit einem langen, anstrengenden Marsch begann und mit einer acht Stunden währenden, schwierigen Bergbesteigung in Regen und Tauschnee abschloß.



Alfred Wegener.

Als Wegener am Abend Heidekraut sammelte, um unsere letzte Portion Milch zu kochen, wurde ihm schwarz vor den Augen. Er mußte Kampfertropfen nehmen, um nicht in Ohnmacht zu fallen, und wir andern — ja, im Grunde waren wir schlimmer gestellt als er.

Als wir dann alle vier in unserm kleinen eskimoischen Lager zusammenkrochen, waren wir so naß und verkommen und so vollständig entkräftet, wie man es notwendigerweise sein muß, wenn man sich überhaupt darein finden kann, in unbequemer Stellung einunddreißig Stunden lang vor Kälte zitternd auf der nackten Erde zu liegen.

Unser Hund lag auf uns — das wärmte doch immerhin etwas.

Eine solche Untätigkeit — Ruhe kann man es kaum nennen — erfrischt vielleicht etwas die verbrauchten Muskeln; aber gleichzeitig bricht sie die Willenskraft.

Ich hatte keine Vorstellung mehr von der Zeit. Als wir uns einmal umdrehten, fiel mir meine Uhr ein, und ich benutzte die Gelegenheit, um sie aufzuziehen. Ich sah, daß es zwischen vier und fünf war; aber ob Morgen oder Nachmittag, ahnte ich nicht.

Ich versuchte, meine Gedanken zu sammeln. Es mußte doch wohl Morgen sein. — —

Dann standen sie also jetzt zu Hause auf; oder sie saßen vielleicht schon bei der Hafergrütze oder beim Tee. Die Fenster standen natürlich offen, und draußen war Sonnenschein und Sommer. Und hier lag ich, zerlumpt und schmutzig, die Füße in nasses Heidekraut verpackt. Das Wasser tropfte von der Felswand hinter mir; unaufhörlich fielen die Schneeflocken in der schweren, nebligen Luft.

Ich fand den Gegensatz beinahe spaßig; aber das Bild fesselte mich nicht. Es war matt und blaß, fast, als ob das Ganze mich nichts anginge.

Ich legte mich nieder und verfiel wieder in einen Halbschlaf. —

Irgend jemand rief mich und sagte, es hätte aufgehört zu schneien.

Unter uns war es klar; wir konnten den Fjord überblicken und den Fuß der dunklen Felsen von Kekertarsuak durchschimmern sehen. Aber im Gebirge über uns war alles in Nebel gehüllt. Der Schnee lag hier oben fußtief und bedeckte die losen Steine und die kleinen Unebenheiten des Bodens. Das Gehen würde schwer und der Weg kaum zu finden sein. Aber wir durften nicht länger zögern. Es waren jetzt fünfunddreißig Stunden vergangen, seit wir unsere letzte Milch getrunken hatten; und beinahe zwei Tage war es her, daß wir unsere letzte ordentliche Mahlzeit gehabt hatten. Wir mußten uns darauf gefaßt machen, daß unsere Kräfte versagen würden.

Unser bißchen Gepäck war schnell zusammengepackt, und wir kamen in Gang.

Himmel, war das eine Arbeit, die Beine vorwärts zu bringen!

Es ging ziemlich steil bergauf, und die Füße glitten im nassen Schnee zurück. Ich war schwindlig; und dann hatte ich ein Gefühl, als ob mir ein Zehnpfundgewicht an jedem Fuß hing.

Na, wenn ich nur erst etwas Wärme in den Körper kriegte, dann würde es wohl besser gehen.

Ich ging rasch zu und überholte die Kameraden. Fünf Minuten später war ich so außer Atem, daß ich mich auf einen Stein setzen mußte.

Ich sah mich nach den andern um. Sie waren ganz dicht hinter mir, und doch konnte ich sie nur gerade noch erkennen wie in einem dichten, dunklen Nebel. Dann verschwanden sie ganz im Dunkel, und ich sah nichts mehr — nicht einmal den Stein, auf dem ich saß.

Ich fand, das war eine sonderbare Sache. Ich fühlte mich ganz wohl und war doch im Begriff, ohnmächtig zu werden. Mein Bewußtsein schwand ganz langsam fort, so langsam, daß die Kameraden noch Zeit fanden, mir Kampfer-tropfen einzugeben, ehe ich ganz weg war.

Es scheint, als ob solche Sachen anstecken. Auch Vigfus und Larsen mußten zu den Tropfen Zuflucht nehmen; aber Wegener hielt stand.

Der Ohnmachtsanfall war ein Memento mori. Wir waren im Begriff, in das dritte und gefährliche Stadium des Hungers hinüberzugleiten, den Zustand geistiger und körperlicher Erschöpfung.

Noch hatten wir unsere acht Patronen, also einige Schneehühner konnten wir wohl immer noch beschaffen. Aber im Augenblick konnte keiner von uns daran denken, auf Jagd zu gehen. Zuerst mußten wir versuchen, wieder etwas zu Kräften zu kommen, und dafür gab es nur ein Mittel: wir mußten unsern guten Freund, unsern braven, kleinen Hund schlachten.

Der Entschluß war schwer, aber wir führten ihn ohne Bedenken aus. Unsere Lage fing an kritisch zu werden. —

Die Suppe war nur schwer zum Kochen zu bringen an diesem feuchten Morgen oben auf Kangeks-Halbinsel. Das Heidekraut war zu naß und gab nur Rauch, und wir hatten nicht die Kraft, umherzugehen und die trockenen Büschel unter den Felsblöcken zu sammeln.

Gegen 11 Uhr morgens setzten wir fest, daß jetzt das Essen fertig wäre, und füllten die Suppe und das halbrote Fleisch in unsere Becher, um die Mahlzeit zu beginnen.

Im selben Augenblick entdeckte Wegener ein Segelboot draußen auf dem Fjord.

Der Abstand bis zum Boot schien uns viel zu groß, aber gleichwohl versuchten wir einen vierstimmigen Schrei oder Geheul — einen unartikulierten Laut unbestimmbarer Art — mit aller Kraft, die unsere Lungen leisten konnten. Dann schoß ich eine Kugel so dicht am Boot vorbei, wie ich nur wagen durfte. Ich hoffte, die Kugel würde über das Wasser tanzen, so daß die Leute im Boot darauf aufmerksam würden.

Einen Augenblick darauf sahen wir zu unserer größten Freude das Boot wenden und auf das Land zusteuern. Man hatte draußen unsern Ruf und Schuß gehört, konnte uns aber am Abhang nicht sehen und steuerte nun nach dem Gehör aufs Land zu.

Wir riefen immer weiter. Kurz darauf hörten wir Antwortrufe und wußten nun, daß die Drehung des Bootes kein zufälliges Manöver war, sondern daß man draußen versuchte, mit uns in Verbindung zu kommen.

Ich ergriff meinen Becher mit dem Hundefleisch und stieg — oder besser rutschte —, so schnell ich konnte, den Abhang hinab, gefolgt von Wegener. Ich nahm mir knapp Zeit, Larsen und Vigfus zu bitten, unsere Sachen zusammenzusuchen und dann nachzukommen.

Während des Bergabrutschens aß ich bei jedem kleinen Halt von dem halb-rohen Hundefleisch. Ich war plötzlich entsetzlich hungrig geworden, und das Hundefleisch schmeckte mir so gut wie das schönste Gericht.

Das Boot hatte am Ufer unter uns angelegt und wartete.

Das war eine ungeheure Stimulanz. Und ich, der ich vor drei Stunden im Begriff war, vor Erschöpfung ohnmächtig zu werden, sprang jetzt ganz leicht und behende den steilen, schlüpfrigen Felshang hinab. Wegener hatte seinen Löffel verloren und blieb etwas zurück; aber ich wollte nicht auf ihn warten. Ich setzte meinen Abstieg fort und traf bald darauf die Eskimos, die den Abhang heraufgeklettert kamen, um uns zu helfen.



Im Hafen von Präven. Pastor Chemnitz in einem Frauenboot.

Ich nahm meine wenigen eskimoischen Brocken zusammen, reichte ihnen die Hand, sagte guten Tag und machte ihnen verständlich, daß noch drei Mann oben waren, auf die wir warten, und denen wir herunterhelfen mußten. Man verstand mich, sagte „Ab“, und so stieg ich weiter den Abhang hinab, wo ich gleich darauf im reinsten Dänisch angesprochen wurde.

Es war Pastor Chemnitz von Upernivik, der sich auf dem Wege von Präven nach Sönder-Upernivik befand, wo er konfirmieren sollte.

Das war eine Erleichterung! — —

Mit einem Male war es, als ob mir eine mächtige bleischwere Last, deren Riemen mir den Brustkasten zusammengeschnürt hatten, von der Schulter genommen wurde — und doch zitterten mir dabei die Kniee, so daß ich kaum stehen konnte. Ich sammelte mich, nahm mich zusammen und erzählte Pastor Chemnitz ruhig von der Lage, aus der er jetzt die Expedition befreit hatte.

Unterdes waren meine Kameraden und die Grönländer dazu gekommen, und in gemächlichem Tempo gingen wir nun weiter zur Küste hinab, wo Pastor Chemnitz uns durch die Grönländer ein herrliches Mahl aus gekochten Alkeniern, Butterbrot und Kaffee bereiten ließ.

Pastor Chemnitz wollte nichts davon hören, die Reise nach Sönder-Upernivik fortzusetzen. Habe er das Glück gehabt, der Expedition in einer kritischen Lage helfen zu können, sagte er, so wolle er jetzt auch das Vergnügen haben, uns nach Präven zu fahren, wo unser Depot und unser Motorboot und namentlich unsere Post auf uns wartete.

Nach einer Rudertour von drei bis vier Stunden erreichten wir Pröven.

Bevor wir in den kleinen, anheimelnden Hafen hineinkamen, hatte ich die seidene Fahne der Expedition im Boot gehißt, und die Grönländer in der kleinen Kolonie, welche schon längst auf uns warteten, konnten jetzt nicht mehr im Zweifel sein, wer da in Pastor Chemnitz' Boot ankam.

Wie durch Zauberei flogen überall in dem kleinen Wohnort die Flaggen empor, und unten an der Landungsbrücke stand Kolonievorstand Lembcke-Otto und Frau mit etwa hundert Grönländern, um uns willkommen zu heißen. Die Salutsschüsse der kleinen Batterie dröhnten über uns.
