



A L F R E D W E G E N E R

* 1 8 8 0

† 1 9 3 0

Alfred Wegener zum 80. Geburtstag

(1. November 1960)

Einleitung

In diesem Gedenkheft sind mehrere Aufsätze vereinigt, die das bekannte Schrifttum über Alfred Wegener und seine vier Grönland-Expeditionen ergänzen sollen. So wurde versucht, den menschlichen und wissenschaftlichen Leistungen Wegeners auf seinen Schlittenreisen während der „Danmark-Expedition 1906/08“ mehr gerecht zu werden, als es in dem soeben veröffentlichten Tagebuch dieser Expedition ¹⁾ zum Ausdruck kommt; waren doch Wegeners während seiner Expeditionen geführte Tagebücher in dieser Form niemals für eine Veröffentlichung gedacht, sondern nur als Erinnerungshilfe für einen späteren, zusammenhängenden Bericht, wie er z. B. als sein letztes Buch „Mit Motorboot und Schlitten in Grönland“ über die Vor-Expedition 1929 vorliegt, — während in den täglichen Reise-notizen naturgemäß die jeweiligen Kämpfe mit Wetter und Eis oder Bären über die großen Zusammenhänge der Expeditionen und ihrer Aufgaben dominieren.

An mehreren Stellen mußte leider die Form kritisiert werden, in der jetzt A. Wegeners Tagebücher veröffentlicht wurden, sowohl was die Auswahl dieser, die Unterdrückung jener Stellen betrifft, wie auch die Richtigkeit wesentlicher Zufügungen des jetzigen Herausgebers und die wünschenswerte Loyalität gegenüber Wegeners Kameraden.

Doch wurde versucht, diese für die geschichtliche Wahrheit unerläßlichen Beanstandungen so mit positiven Ergänzungen zu verbinden, daß die Darstellung auch für diejenigen, die nicht zugleich Frau Wegeners Buch zur Hand haben, lesbar sein möchte. Hierbei waren Wiederholungen nicht zu vermeiden, was der geneigte Leser nachsehen wolle.

Die zum Teil II neu gezeichnete Ostgrönlandkarte steht, soweit der hierfür hergestellte Vorrat reicht, bei der Schriftleitung der „Polarforschung“ kostenlos allen Interessenten, insbesondere den Besitzern von Frau Wegeners Buch zu dessen Ergänzung zur Verfügung. Ich danke Herrn K. Ruthe als Schriftleiter für das Interesse, das er diesem Heft entgegengebracht hat, und für tatkräftige Hilfe.

Ich widme diese Aufsätze meiner Frau, die nicht nur die zermürbende Ungewißheit während der Überwinterung, sondern auch die Bitterkeit der folgenden Jahre tapfer getragen hat, von der hier zum ersten Male gesprochen werden muß.

H a m b u r g, im September 1960

J. Georgi

¹⁾ E. Wegener: Alfred Wegener; Tagebücher, Briefe, Erinnerungen. F. A. Brockhaus, Wiesbaden 1960. — Aufnahme Wegeners S. 3 von J. Georgi 1930.

I. Erinnerungen an Alfred Wegener²⁾

Erinnerungen an einen bedeutenden Menschen werden stets ein subjektives Element enthalten; sein Gesamtbild wird sich erst aus vielen Einzelbildern verschiedener Blickrichtung herausheben. Da meine Begegnungen mit Wegener hauptsächlich im Bereich der Meteorologie und Grönlandforschung lagen, sollen mit freundlicher Erlaubnis des Herausgebers außer meinen eigenen Erinnerungen aus den Jahren 1910—30 auch andere persönliche Quellen herangezogen werden, vor allem sein Biograph, Institutskollege von 1924—30 am Physikalischen Institut der Universität Graz und Freund Professor H. Benndorf (1). Dem Studienfreund Wegeners aus Berlin 1903—05, Univ.-Prof. W. Wundt (Freiburg i. B.) danke ich für briefliche Nachrichten aus jener Zeit. Beide hatten sich bei den meteorologischen Vorlesungen und Übungen des Professors von Bezold kennen gelernt und dank vieler, gemeinsamer Interessen angefreundet. Wundt berichtet, schon damals (1903) habe ihm Wegener auf der Karte die Route gezeigt, auf der er in nördlicherer Breite als Fridtjof Nansen 1888 das Inlandeis Grönlands überqueren wolle; und schon zur gleichen Zeit machte Wegener diesen seinen Freund aufmerksam auf die offensichtliche Kongruenz der westlichen und östlichen Atlantik-Küste, — die ja nach S. K. Runcorn (2) seit Francis Bacon (1561—1626) immer wieder, so auch bei Alexander v. Humboldt (3) die schöpferische Phantasie hervorragender Forscher inspiriert hat.

Man weiß, daß Wegener dieses Problem 1910 wieder aufgriff, daß er Anfang 1912 darüber den ersten öffentlichen Fachvortrag hielt, im selben Jahre die erste große Veröffentlichung „Die Entstehung der Kontinente“ herausbrachte (4); weiß auch, in wie seltsame, unerwartete Verbindung dieses Arbeitsgebiet mit Wegeners Grönlandforschung dadurch kam, daß die Längenmessungen auf der Sabine-Insel (größere der Pendulum-Inseln, Ostgrönland $74\frac{1}{2}^{\circ}$ N) seit Edw. Sabine 1823 auf eine stetige Westdrift Grönlands als Beweis für die horizontale Verschiebung der Kontinentalschollen zu deuten schienen (wenn sich diese Vermutung auch neuerdings nicht bewahrheiten sollte (5)).

Der „Altmeister der Meteorologie“, Prof. W. Köppen in Hamburg, mit dem Wegener seit 1910 wissenschaftlich eng verbunden war und dessen Tochter er später zur Frau gewann, fügt in (6) der Entstehungsgeschichte der Verschiebungstheorie eine nicht unwichtige Einzelheit hinzu: Wegener sei zur ernsthaften Auseinandersetzung mit dem Problem dadurch geführt worden, daß ihm 1911 „ein Sammelreferat in die Hände fiel, woraus er die nahe Verwandtschaft der älteren Tierwelt von Südamerika und Westafrika erfuhr, — was ihn zum Studium der einschlägigen Literatur veranlaßte“. Köppen, der übrigens nach (7) Wegener zunächst gewarnt hatte, sich auf solche „Nebengebiete“ zu begeben, um seine Kraft ganz der meteorologischen Forschung zu erhalten, bemerkt dazu, daß wohl mancher sich schon bei Betrachtung der Weltkarte über die Ähnlichkeit der atlantischen Küsten gewundert habe. „Aber jetzt hatte diesen Eindruck ein kenntnisreicher Geophysiker, ein genialer Mensch und ein Mann von zäher Energie, der keine Mühe scheute, die Frage zu verfolgen und sich die nötigen Kenntnisse aus den übrigen Wissenschaften zu verschaffen, die mitzureden hatten.“

Köppen sah freilich auch die Gefahr, unter der Wegener später so sehr zu leiden haben sollte: „Die Bearbeitung von Wissensgebieten, die zwischen den traditionell abgegrenzten Wissenschaften liegen, setzt einen notwendig dem aus, daß man von einem Teil, wenn nicht von allen Beteiligten als Außenseiter mit Mißtrauen aufgenommen wird. An der Frage der Kontinentalverschiebung sind Geo-

²⁾ Diese persönlichen Erinnerungen an A. Wegener wurden aufgezeichnet auf Bitte von Herrn Prof. Dr. S. K. Runcorn, Direktor der Physikalischen Abteilung des King's Colleges der Durham-Universität für sein im Verlag Academic Press Inc., New York im Erscheinen begriffenes Werk „Continental Drift“. Wir sind dankbar für die Erlaubnis, diese Darstellung als Vor-Abdruck hier bringen zu dürfen. Autor und Schriftleitung.

däten, Geophysiker, Geologen, Paläontologen, Tier- und Pflanzengeographen, Paläoklimatologen und Geographen interessiert, und nur durch die Berücksichtigung aller dieser Wissenschaften kann sie, soweit es Menschen möglich ist, entschieden werden.“

Bedenken wir, wie fest bereits den Studenten Wegener offensichtlich diese beiden Komplexe erfaßt haben; hören wir von seinem Freunde Wundt, daß er damals durch lange, anstrengende Wanderungen, ja durch tagelange Schlittschuhfahrten durch den winterlich vereisten Spreewald seine Ausdauer zu erproben und zu steigern bemüht war im Hinblick auf spätere Arktispläne; daß er schon vorher im Innsbrucker Studiensusommer 1901 zusammen mit seinem Bruder Kurt sehr anspruchsvolle, keineswegs ungefährliche alpine Unternehmungen durchführte; daß er sich im Winter 1903—04 bei einem Besuch bei seinem Freunde, der damals als meteorologischer Beobachter auf dem Brocken tätig war, mit Ernst und Eifer in die Geheimnisse des Skilaufes einführen ließ, — so erkennen wir ein solches Maß an Zielstrebigkeit, wie man es nur selten findet und wie es vielleicht nur die Voraussetzung für wirklich große Leistung sein mag.

Auch das praktische Studium der soeben erst durch Rotch, Teisserenc de Bort, Köppen und Assmann geschaffenen aerologischen Technik unter Verwendung von Drachen und Fesselballonen beim „Königlich Preussischen Aeronautischen Observatorium Lindenberg“ hatte das gleiche Ziel, sich die damals modernste, freilich auch schwierigste meteorologische Praxis anzueignen, um sie später draußen selbständig für seine Forschungsarbeiten einsetzen zu können. Im Dienste dieses Observatoriums nahm er gemeinsam mit seinem Bruder an der Gordon-Bennett-Wettfahrt für Freiballone 1906 teil; beide vermochten mit ununterbrochener Fahrt von 52 Stunden den bisherigen Weltrekord von 35 Stunden in großem Stil zu brechen.

Schöner sind wohl niemals solch ernste Vorbereitungen vom Schicksal belohnt worden: Schon 1906 durfte Alfred Wegener an der dänischen „Danmark“-Expedition unter Mylius-Erichsen nach Nordost-Grönland als Expeditions-Meteorologe teilnehmen, mit zweimaliger Überwinterung unter 77° N, von wo er an großen, schwierigen Hundeschlittenreisen bis $74\frac{1}{2}^{\circ}$ nach Süden und bis fast 81° nach Norden teilnahm. Hierbei konnte er alle seine erworbenen körperlichen und geistigen Fähigkeiten, wissenschaftlichen Kenntnisse und praktischen Fertigkeiten für die erstmalige Erforschung der höheren Luftschichten in der Arktis, für meteorologische Untersuchungen aller Art, für Astronomie, meteorologische Optik und Glaziologie einsetzen, wovon noch heute nicht übertroffene Veröffentlichungen zeugen (8); ebenso vermochte er auch in Härte und Ausdauer, wie in kameradschaftlicher Haltung im Wettstreit mit teilweise polarerfahrenen Expeditionsmitgliedern voll seinen Mann zu stehen, — wie ihn, fest in sich ruhend, eine Zeichnung des ebenfalls der Expedition angehörenden Malers Achton Friis (9) eindrucksvoll zeigt.

Nach glücklicher Rückkehr habilitierte Wegener sich in Marburg a. d. Lahn, arbeitete sein umfangreiches Grönland-Material auf und hielt Vorlesungen und Übungen in Astronomie und Meteorologie. — Hierher im 5. Semester zum Abschluß meines Physikstudiums gekommen, fand ich am Schwarzen Brett des Physikalischen Instituts Ostern 1910 einen Anschlag in klarer, sympathischer Schrift, wonach der Privatdozent Dr. Wegener u. a. meteorologische Übungen zu veranstalten beabsichtige. Oben auf der kleinen Sternwarte des alten Instituts trafen die drei oder vier Teilnehmer einen mittelgroßen, kräftig-frischen jungen Mann als ihren Dozenten, der rasch ihre Herzen gewann durch die bestimmte, aber doch bescheiden-zurückhaltende Art, wie er mit ihnen sogleich in medias res eintrat. Nur hie und da spürten wir „ex ungue leonem“, wenn er kritisch auf besondere Vorsichtsmaßnahmen hinwies, deren es unter extremen klimatischen Verhältnissen bedürfte, und die man in den gebräuchlichen Anleitungen nicht finde.

Seine Vorlesung über „Thermodynamik der Atmosphäre“ war ausgezeichnet durch die Schlichtheit seines Vortrages, die ganz im Gegensatz stand zur Aktualität des Themas; waren doch zahlreiche Beispiele seinen grönländischen Beobachtungen

entnommen, und wurde hier doch zum ersten Male der Versuch gemacht, die seit einem Dutzend Jahren gewonnenen Meßwerte aus der freien Atmosphäre unter einheitlichen physikalischen Gesichtspunkten zur Deutung der mannigfachen Erscheinungen, etwa der Schichtungen (waren doch erst acht Jahre verstrichen seit der Entdeckung der Stratosphäre) oder der verschiedenartigen Wolkenbildungen heranzuziehen. Wem es in jenen Jahren vergönnt war, manche weltberühmten Gelehrten in ihren Vorlesungen und Übungen kennen zu lernen, mußte feststellen, daß die Vorlesung des Dr. Wegener keinerlei professoralen Charakter trug. Im Gegenteil: der Dozent stellte sich ganz auf das Niveau seiner Hörer ein und entwickelte mit ihnen zusammen seine Gedanken, die er soeben erst in einem Epochemachenden Buche niedergelegt hatte (10). Zwar mußte das Ergebnis mathematisch formuliert werden; doch hatte ich es weder vorher noch später erlebt, daß der Dozent ganz schlicht erklärte: „Diese Ableitung stammt nicht von mir; Sie finden sie im Lehrbuch der Physik von . . . auf Seite . . .“ Dieses kleine Erlebnis führt einmal darauf, daß Wegener keine besonderen Anlagen für Mathematik besaß. Schon seinem oben genannten Studienfreunde gegenüber, dem wir so manche aufschlußreiche Beobachtung aus Wegeners frühester Zeit verdanken, hat er, obwohl in Astronomie promoviert, seine Abwendung von dieser Disziplin damit motiviert, daß für bedeutende Leistungen eine spezielle mathematische Begabung nötig sei, die ihm abginge (1). Frau Else Wegener zitiert in (7) aus einem Briefe ihres damaligen Verlobten an ihren Vater, worin er, sich zunächst auf die ähnliche Auffassung G. H. Darwins in seiner „Ebbe und Flut . . .“ von 1902 berufend, fortfährt: „Ich selber stehe auf dem krassen und wohl übertriebenen Standpunkt, daß solche mathematischen Erörterungen, die ich nicht verstehe, (d. h. bei denen ich den Gedankengang nicht mehr durchschimmern sehe, — denn oft kann man dem Gedankengang folgen, ohne die Formeln nachzurechnen), verkehrt oder unsinnig sind. Man muß nur nicht immer denken, daß man selbst die Schuld trägt, wenn man Gedrucktes oder Geschriebenes nicht versteht . . . Wo die Logik versagt, kann man die Zeilen meist noch mit Formeln füllen . . .“ Aber wenn seine Begabung hier wirklich eine Lücke aufwies, so machte er sie doppelt wett, — einmal dadurch, daß er sich stets bemühte, auch in streng wissenschaftlichen Arbeiten möglichst klar und nicht nur den allernächsten Fachkollegen verständlich zu schreiben, und zum anderen weil sich in Wegeners Offenheit sogar seinen Studenten gegenüber ein hervorstechender Charakterzug dartut: ein ungewöhnlich hohes Maß an Aufrichtigkeit in einer so natürlichen, selbstverständlichen Art, als ob für ihn die allgemeinemenschliche Versuchung überhaupt nicht bestünde, gelegentlich etwas mehr gelten zu wollen, als man wirklich ist.

Ich bin sicher, daß gerade jüngere Menschen dies sogleich fühlen; und diese, auf offensichtlicher Leistung gegründete Schlichtheit seiner Vorträge, Vorlesungen und Übungen gewann ihm immer wieder die Herzen seiner Zuhörer. Zum Schluß der Vorlesung in Marburg pflegte er eine Anzahl von Grönland-Fotos auszupacken, die auf den jeweiligen Gegenstand Bezug hatten, meist besondere Wolkenformen, Luftspiegelungen in den bodennahen Schichten, luftoptische Erscheinungen durch Spiegelung und Brechung in Eiskristallen oder Aufnahmen von der Bildung und Wandlung des Seenebels, Bilder, die wir zum großen Teil damals als erste zu Gesicht bekamen. Diese Bilder wurden als Beispiele für das soeben Vorgetragene diskutiert; und es war für uns Studenten auch ein Novum, daß sogar ältere Respektspersonen, wie die Assistenten des Physikalischen Instituts — von denen insbesondere Prof. K. Stuchtey mehrere Freiballon-Meßfahrten mit Wegener zusammen ausführte und ihm auch später ein treuer Helfer blieb — es nicht unter ihrer Würde erachteten, als Hörer des jungen Privatdozenten an diesen Erlebnissen teilzunehmen. Wie sehr Wegener die Fotografie als Forschungsmittel schätzte, hat er viel später einmal in einem Brief erwähnt: „ . . . Ich habe auf Kochs Expedition (d. h. auf Koch-Wegeners Grönlandexpedition 1912/13, G.) fast nichts anderes getan als fotografiert; Wolken, Eis, Mikro-Aufnahmen, Nordlicht, Luftspiegelungen, Lumière-Farben, Neutrale Punkte, immer mit anderen Apparaten und Platten; schon

auf der „Danmark“-Expedition hatte ich neben der gewöhnlichen Fotografie die Mitheschen Dreifarbenaufnahmen“, die wegen der technischen Schwierigkeiten freilich nur wenige Male in Vorträgen gezeigt werden konnten.

Die in Marburg zuerst in Erscheinung tretende, gewinnende Einfachheit seines Wesens behielt Wegener sein ganzes Leben hindurch, auch als er längst berühmt war. So berichtet aus den späteren zwanziger Jahren sein damaliger Fachkollege und Freund Prof. Benndorf, Graz (1): „Nachmittags war er ständiger Gast beim Instituts-Tee. Dabei erzählte er uns viel von seinen Reisen, und die Studenten, die von seinen Erlebnissen nicht viel wußten, lauschten gespannt und mit höchstem Interesse seinen Worten. Daß unserer akademischen Jugend, die so sehr auf den Sport, und in Graz besonders auf den Skisport eingestellt ist, seine Leistungen gewaltig imponierten, ist selbstverständlich. Auch daß er ein berühmter Gelehrter war, wußten wohl die meisten von ihnen. Daß man ihm aber so gar nichts davon anmerkte, daß er mit dem jüngsten Schüler so schlicht und einfach wie gleich zu gleich verkehrte, das war es, was ihm die Herzen der Jungen im Sturm gewann. Ich glaube, für Wegener wären sie durchs Feuer gegangen; und hätte jemand gewagt, die Theorie der Kontinentalverschiebung zu bezweifeln, so wären sie gewiß gern zu handgreiflichen Argumenten übergegangen . . .“ —

Daß Wegener, um erneut nach Grönland zu gehen, seine akademische Tätigkeit in Marburg bereits im Frühjahr 1912 wieder aufgab, wurde von seinen Hörern und Praktikanten als harter Schlag empfunden, und Grönland wurde heftig verwünscht, — von mir besonders, da ich „Feuer gefangen“ hatte und mich bei diesem Lehrer ganz der Meteorologie hatte widmen wollen, was damals nur an wenigen Hochschulen möglich war. Aber für Wegener war die neue Expedition zusammen mit seinem Kameraden von 1906—08, dem dänischen Hauptmann J. P. Koch mit der ersten Überwinterung auf einem hocharktischen Gletscher und der anschließenden Überquerung des Inlandeises auf 1200 km Länge die Vollendung seiner, auf der „Danmark“-Expedition begonnenen Erforschung der grönländischen Klimatologie und ihrer glaziologischen Grenzgebiete. Zugleich stellte diese Unternehmung auch die höchsten Anforderungen an seine physische Leistungsfähigkeit, so daß sie alles in allem wohl die höchste Bewährung seiner Manneskraft bedeutete, — wie ja auch der Reisebericht (11) ein klassisches Dokument aus der Erforschungsgeschichte Grönlands ist und bleiben wird.

Kaum hatte Wegener, nun jung verheiratet, in Marburg wieder Fuß gefaßt, wurde er, wie wir alle, in den Strudel des Weltkrieges I gezogen, in dem er zwei Verwundungen davontrug: 1919 übernahm er, als Nachfolger W. Köppens, die Abteilung „Meteorologische Forschung“ der Deutschen Seewarte in Hamburg, die durch eine moderne „meteorologische Versuchsanstalt“ auf dem Gelände der historischen Köppenschen Drachenwarte in Großborstel, nördlich von Hamburg, ausgebaut werden sollte. Da neben den Meteorologen Drs. Bongards und Kuhlbrodt auch ich hier tätig sein sollte, entstand erneut eine mehrjährige persönliche Verbindung mit Wegener. Wurde auch der bis in alle Einzelheiten ausgearbeitete, in seiner Zielsetzung einmalige Neubau ein Opfer der Inflation, so begann doch eine Zeit höchst interessanter, beschwingter Zusammenarbeit. Bei den Vorbesprechungen zu den geplanten, experimentellen Arbeiten erlebte ich, wie vorsichtig Wegener von seiner geistigen Überlegenheit Gebrauch machte: Wir wanderten in der Seewarte mehrmals um den großen Lichthof herum, wobei Wegener über einzelne Versuchseinrichtungen sprach und auch meine Vorschläge zu hören wünschte. Obwohl Meteorologe, hatte ich gelegentlich von hydrodynamischen Versuchen mit pulsierenden Kugeln im Wasser gelesen, die der Vater des bekannten Meteorologen Vilh. Bjerknes 1876 veröffentlicht hatte. Wegener hörte interessiert zu, und schon schmeichelte ich mir mit der Erwartung, ihm damit etwas Neues berichtet zu haben, — als er, ohne jede naheliegende maliziöse Wendung, im Gespräch zeigte, daß ich nicht alle Gesichtspunkte beachtet habe, kurz, daß er jene alten, abseitigen Versuche weit besser kannte als ich. Und es blieb im Laufe der nächsten zehn Jahre

nicht das einzige Mal, daß ich von Unterhaltungen mit ihm „mit rotem Kopf“, durch sein umfassenderes Wissen und zugleich durch seine Großherzigkeit beschämt zurückblieb.

Die guten technischen Hilfsmittel, die ihm in Großborstel zur Verfügung standen, regten Wegener zu verschiedenen instrumentellen Arbeiten an, so zu Versuchen über das — auch heute noch nicht überwundene — Stehenbleiben der meteorologischen Registrier-Uhren in der Kälte, sei es in den Polargebieten, oder bei Ballonaufstiegen in die hohe Atmosphäre, und zur Konstruktion eines besonderen Theodoliten, um von Bord fahrender Schiffe Pilotballone bis in große Höhen verfolgen zu können. Hierbei löste er in für ihn kennzeichnender Weise durch Vereinigung eines üblichen Pilotballon-Theodoliten mit einem gewöhnlichen Schiffs-Sextanten ein Problem, mit dem er sich auf einer früheren Schiffsreise nach Südamerika vergeblich abgemüht hatte. Aber was für ihn noch mehr bedeutete: Während er im Gebäude der Seewarte hoch über dem Hamburger Hafen mehrmals in der Woche „Dienst“ zu machen, d. h. zu seinem größten Leidwesen amtlichen Schriftwechsel zu erledigen hatte, was er mit Recht als Raub an seiner Zeit und Kraft empfand, konnte er sich in seinem primitiven Arbeitszimmer in der Meteorologischen Versuchsanstalt draußen im Grünen endlich wieder seiner Kontinentalverschiebung widmen, deren Erörterung nun „große Wellen schlug“. Jetzt, nach Ende des Krieges und der Wiederherstellung der Verbindungen zum Ausland trafen nicht nur Nachrichten von Kollegen der verschiedensten Fachrichtungen über neue Befunde für oder gegen Wegeners Theorie ein, sondern auch diese Fachleute aus allen Teilen der Welt besuchten die bescheidenen Holzbaracken in Großborstel oder das nahegelegene Köppen-Wegenersche Haus. Man durfte damals Großborstel das Mekka der an dieser Frage interessierten Geophysiker und Oekologen nennen, wie es zwanzig Jahre zuvor durch Köppen das Mekka der jungen Disziplin der Aerologen gewesen war. Als besondere Frucht der Kontinentalverschiebung erwuchs in gemeinsamer Arbeit Köppens und Wegeners deren Anwendung auf die Paläo-Klimatologie (12) über deren heutigen Stand Prof. H. Flohn in (12a) jüngst berichtete.

Auch für uns wissenschaftliche Mitarbeiter Wegeners in Großborstel, die wir ja ohnehin mit unserem Chef in enger menschlicher Verbindung standen, waren es aufregende Tage, wenn sich wieder neue Pluspunkte für seine Theorie ergeben hatten, niederdrückende, wenn er sich mit Gegnern auseinandersetzen oder gar gegen offensichtliche Mißverständnisse verteidigen mußte. Wir hatten das Glück, hierbei manchen berühmten Gelehrten von Angesicht zu sehen; mir ist in besonderer Erinnerung geblieben ein Besuch von Wegeners einstigem Grönland-Kameraden J. P. Koch, jetzt Oberst im Dänischen Generalstab, einer Erscheinung in Gestalt und Wesen, wie wir uns die Wikinger der Island-Sagas vorstellten. Ihre Unterhaltungen über die in Bearbeitung befindlichen meteorologischen und glaziologischen Grönlandprobleme und über die dort noch zu lösenden Aufgaben waren Nahrung für mein schon in Marburg gewecktes Interesse an wissenschaftlicher Arbeit in den Polargebieten.

Beglückend waren die Einladungen im Hause Köppen-Wegener, die zuweilen ohne jede Förmlichkeit erfolgten, weil unsere Häuser nur wenige Schritte auseinander lagen, die Kinder abwechselnd in den Gärten miteinander spielten und auch die Frauen sich oft auf der Straße und bei den Kaufleuten trafen. Köppen war ja ungemein vielseitig interessiert und für andere anregend, vor allem auch auf sozial-ethischem Gebiet (13). Sein Nachbar, ein hochangesehener Schulrektor, zugleich überzeugter und tätiger Pazifist, stand ihm und dem ganzen Hause sehr nahe. Beide Familien waren auch befreundet mit einem weithin geachteten hamburgischen Anwalt, der zugleich in Wort und Schrift die weltanschauliche Lehre W. Ostwalds vertrat. Kein Zweifel, daß auch Wegener diese Anregungen aufnahm, wovon wir, seine späteren Expeditionskameraden von 1929—30, uns oft überzeugen konnten. Sehr eindrucksvoll war mir aber auch bei solchen gelegentlichen Besuchen, wie

bald Wegener sich bei der kleinen Gesellschaft entschuldigte, um im Studierzimmer dringende Arbeiten, meist eilige Korrekturen, zu erledigen. Ohne eine solche Oekonomie wäre seine erstaunliche Produktivität nicht möglich gewesen. Wir waren später bei der Ausreise zur Vor-Expedition nach Grönland 1929 Zeugen, mit welcher eiserner Pflichttreue er noch auf dem Schiffe, selbst bei unruhigster See, der wir anderen zum Opfer fielen, Stöße von Korrekturen für das große, zweibändige Expeditionswerk seiner und J. P. Kochs Grönlandexpedition 1912—13 (14) ebenso sorgfältig erledigte, wie daheim am Schreibtisch.

Darf in diesen persönlichen Erinnerungen auch davon gesprochen werden, wie sehr Wegeners Mitarbeiter es bedauerten, daß dieser für Forschung und Lehre gleich prädestinierte Gelehrte in dem großen und wohlhabenden Deutschen Reiche keine ordentliche Professur an einer der vielen Universitäten oder Technischen Hochschulen erhalten konnte? Immer wieder mußte man hören, er sei für einen bestimmten Lehrstuhl abgelehnt worden, weil er sich ja außerdem, und vielleicht sogar vorwiegend mit Fragen beschäftige, die über das spezielle Lehrfach hinausgingen, — als ob ein solcher Mann nicht Zierde jedes Lehrstuhls auf dem weiten Gebiet der Wissenschaften von der Erde gewesen wäre. So mußten unsere Hochschulen es mitansehen, daß das kleinere Österreich ihm 1924 in der, für ihn eigens geschaffenen ordentlichen Professur für Meteorologie und Geophysik an der Universität Graz die Stellung bot, die ebenso durch die große Zahl interessierter Kollegen, wie durch das Freisein von Verwaltungsarbeit Wegeners Wünschen und damit zugleich dem Vorteil der ganzen Geophysik entsprach.

Für mich begann erst 1928 wieder eine neue, diesmal noch engere Verbindung mit Wegener. 1926 und 27 hatte ich auf der äußersten Nordwestspitze Islands erstmals aerologisch gearbeitet und dabei die heute als „jet stream“ bekannten Höhenstürme aufgefunden, zu deren weiterer Erforschung ich eine aerologische Überwinterungsstation auf dem Inlandeis Grönlands plante (15). Es war nur natürlich, daß ich meinem Lehrer und früheren Chef als dem besten Grönlandkenner diesen Plan vorlegte und dafür seine Beurteilung und Unterstützung erbat. Wie sein anderenorts vollständig mitgeteilter Antwortbrief vom 15. Januar 1928 (16) erkennen läßt, hat diese Anfrage bei ihm fast eine innere Revolution ausgelöst: Grönland hatte ihn wieder! „... Sie berühren auch die Frage einer Station auf dem Inlandeis. Das ist ja ein alter Plan von Freuchen, Koch und mir! Wäre der (1. Welt-) Krieg nicht gekommen, so wäre der Plan wohl schon ausgeführt. Aber inzwischen ist Freuchen ein Bein abgenommen worden. Koch . . . liegt im Krankenhaus und auch ich habe einen kleinen „Knax“ weg und bin kein Jüngling mehr. Ich beabsichtige, im 1. Heft der „Arktis“ über die Arbeitsbedingungen und wissenschaftlichen Aufgaben einer solchen Station etwas zu schreiben. Hier nur einige Andeutungen . . .“ Es folgt im Brief ein kurzgefaßtes Programm, das meine eigene, auf Höhenwindmessungen beschränkte Konzeption sogleich auf ein vollständiges geophysikalisches Programm erweitert, mit einer Überwinterungsstation in der Mitte Grönlands, wie ich sie auch vorgesehen hatte, aber außerdem einer gleichartigen wissenschaftlichen Station im Randgebiet Westgrönlands. Fast prophetisch fügte er, mit bei ihm fast nie vorkommender doppelter Unterstreichung hinzu: „Beide Stationen müssen z w e i Winter hindurch bestehen bleiben, sonst können sie ihre Aufgaben nicht erfüllen“, — was ja dann doch, infolge seines tragischen Todes, bei seiner großen Expedition von 1930/31 nicht verwirklicht werden konnte. Der Brief schließt: „Sie sehen daraus, wie sehr mich Ihr Plan interessiert. Es wäre mir natürlich lieb, wenn Sie mich über seine weitere Entwicklung auf dem laufenden hielten.“

Ich konnte ihn bald über die sehr positive Einstellung dazu seitens der damaligen „Notgemeinschaft der Deutschen Wissenschaft“ in Berlin und besonders ihres Präsidenten, des Staatsministers Dr. F. Schmidt-Ott, unterrichten und war nur zu sehr einverstanden, als im weiteren Verlauf auf Anregung des Göttinger Geographen Prof. W. Meinardus auch Eisdickenmessungen mittels der soeben in

Göttingen bei Prof. Wiechert entwickelten „seismischen Methode“ hinzukamen, daß die Gesamtleitung in Wegeners bewährte Hände gelegt werde. Diese dreifache Wurzel der nun vorbereiteten letzten und größten Grönland-Expedition Alfred Wegeners ist niedergelegt in seinem, der Vorbereitung und Durchführung auch noch nach seinem Tode im November 1930 zu Grunde liegenden Expeditionsplan (17), der zugleich ein historisch wichtiges Dokument aus der Geschichte der Polarforschung, insbesondere für die Verbindung der „klassischen“ Reismethoden des Hand- oder Hundeschlittens mit den modernen technischen Transportmöglichkeiten darstellt. Es ist bedauerlich, daß diese, für Wegeners Denk- und Arbeitsweise sehr charakteristische und als Zwischenstadium der geophysikalischen Polarforschung zwischen den beiden Weltkriegen bedeutsame Arbeit fast unbekannt geblieben ist, da sie an der dafür gegebenen Stelle, im wissenschaftlichen Expeditionswerk, infolge eines Mißverständnisses nicht abgedruckt worden ist.

Die mit unserem Briefwechsel 1927/28 wieder aufgenommene persönliche Verbindung wurde fortgesetzt mit Wegeners Besuch in Hamburg im Juli 1928, dem bis zur Ausreise weitere Besuche hier und Treffen in Berlin folgten. Bezeichnend für ihn war, daß er im Juli nach Hamburg kam, nicht nur um meine Freigabe seitens der Deutschen Seewarte einzuleiten, sondern auch, um die Einwilligung meiner Frau zu erlangen. Er war ja verlobt, als er 1912 zum zweiten Male nach Grönland ging, und wußte, welcher seelischen Belastung die Angehörigen zu Hause ausgesetzt sein würden, falls die Expedition eines Tages nicht mehr programmgemäß verlaufen sollte. Diese lange und freundschaftliche Unterhaltung mit meiner Frau wird mir stets gegenwärtig bleiben; wie Wegener auf ihre verständliche Frage, welches Risiko für mich mit der Teilnahme verbunden sei, auseinandersetzte, wie sehr er durch sorgfältige Vorbereitung unter Berücksichtigung seiner eigenen Erfahrungen das Risiko zu vermindern hoffe; wie überhaupt das, was man bei Unglücksfällen nur gar zu gern als Schicksal bezeichne, zumeist auf Lücken oder Fehler der Vorbereitung zurückzuführen sei. Diese Feststellung Wegeners 1928 deckt sich fast wörtlich mit derjenigen des hervorragenden, jüngeren Grönlandforschers R. A. Hamilton, der als Nächstkommandierender und wissenschaftlicher Leiter der „British North-Greenland Expedition“ 1952—54 zweimal unter 77° N überwintert hat (18). Hier darf noch ein anderes Beispiel angeführt werden, wie sehr Wegener bemüht war, menschliche Spannungen oder auch nur Mißverständnisse nicht aufkommen zu lassen. Er reiste zu einem früheren Mitarbeiter eigens deshalb, um ihm zu erklären, aus welchen Gründen er es nicht für richtig halte, ihn zur Teilnahme an seiner Grönlandexpedition aufzufordern.

Es soll hier nicht weiter berichtet werden über den Wirbel, worin die Vorbereitung der Erkundungs-Expedition 1929 verlief, wo zuweilen an einem Tage drei Briefe oder Telegramme von Graz nach Hamburg gingen, und wohl ebensoviele zurück; er ist in manchen Expeditionsbüchern geschildert, auch von dem erwähnten R. A. Hamilton (18). Die Vor-Expedition, deren wichtigste Aufgabe die Suche und Vorbereitung eines Aufstieges mit großen Lasten von der grönländischen Westküste auf das Inlandeis war, ist vom Leiter selbst in einem überaus sympathischen Buch beschrieben worden (19), das zwischen den Zeilen mehr von seinem Wesen fühlen läßt, als eine noch so gut gemeinte Charakterbeschreibung.

Man könnte fragen, weswegen Wegener in seinem Expeditionsplan die Frage einer Westwanderung Grönlands ganz außer acht gelassen habe; nahm doch ein erfahrener Geodät vom Preuß. Geodätischen Institut in Potsdam an der Haupt-Expedition teil zur Ausführung von Ortsbestimmungen und eines geodätischen Nivellements ins Innere; es wäre technisch möglich gewesen, recht genaue Längenmessungen mit drahtlosem Zeitvergleich durchzuführen. Aber dieser Verzicht, der ihm gewiß nicht leicht gefallen ist, war für Wegener dadurch vorgeschrieben, daß Dänemark in Qornoq bei Godthaab gerade für dieses Problem seit kurzem Präzisions-Längenbestimmungen mit festem Meridiankreis eingerichtet hatte (5), deren Genauigkeit mit Expeditionsmitteln nicht hätte erreicht werden können. Wie sehr ihn

aber die vermutete Westdrift Grönlands beschäftigte, wissen seine Kameraden aus Unterhaltungen während der vielstündigen, gemeinsamen Erkundungsmärsche auf Gletschern und Inlandeis; sie können sich Wegeners Befriedigung ausmalen, wenn es ihm vergönnt gewesen wäre, die Renaissance seiner Idee noch zu erleben, der dieses Buch gewidmet ist.

Die Vorbereitung der großen Haupt-Expedition 1930—31 in den wenigen Monaten zwischen unserer Rückkehr aus Grönland im Spätherbst 1929 und dem Abgang des ersten Schiffes nach Grönland im April 1930 muß für Wegener ein Nachtmahr gewesen sein: Verhandlungen mit der dänischen Regierung, die ja Wegeners Person und Vorhaben schätzte und unterstützte, wegen der Gravimetermessungen, wogegen Bedenken aufgetreten waren; Verhandlungen mit der Notgemeinschaft der Deutschen Wissenschaft, die mit Rücksicht auf Schwierigkeiten im Reichstag nicht rechtzeitig in der Lage war, die im Prinzip längst bewilligten Geldmittel freizugeben, Suche nach geeigneten Mitgliedern für drei Stationen und zeitraubende Verhandlungen darüber mit Instituten und Behörden; Aufstellung von Bedarfslisten für die hunderte Gegenstände des täglichen Expeditionsbedarfes für zwei Jahre; Betrauung einzelner Kameraden mit der Beschaffung gewisser Bedarfsgruppen wie Kleidung, Proviant und Instrumente, soweit dies nicht Wegener selbst übernommen hatte; zahlreiche Reisen nach Berlin, Kopenhagen, ja nach Helsinki, wo finnische Propellerschlitten besichtigt und bestellt wurden; dazu seine Vorlesung in Graz und die nach Kochs Erkrankung alleinige Beendigung des großen Werkes über die Expedition 1912/13 . . .

Die dicke Mappe mit Briefen, die ich in diesen Monaten von ihm erhielt, zeigt Wegener nicht nur erstaunlich „hart im Nehmen“ angesichts immer neu auftauchender Probleme, woraus er unermülich das Beste zu machen bemüht war; auch im menschlichen Bereich wurde sein *aequus animus* und seine Konzilianz leider vielfach auf harte Proben gestellt. Wie oft mag er in diesen Monaten härtester, unerfreulicher Arbeit (denn draußen in Grönland würde auf ihn, wie man annahm, zwar körperlich anstrengendere, aber erfreulichere Arbeit warten) an seine eigenen Erlebnisse als junger, temperamentvoller Expeditionsteilnehmer gedacht haben, an die zuweilen recht scharfe Kritik, die er in seinen, soeben durch Frau Else Wegener herausgegebenen Tagebüchern (7) am Leiter und den Kameraden der „Danmark“-Expedition geübt hatte. Wie oft stand er zwischen für uns unverständlichen Anordnungen der Behörden und unseren, durch Wegeners eigenen Expeditionsplan bedingten Anforderungen, — wie ja bei Expeditionen Spannungen zumeist daraus erwachsen, daß jeder Teilnehmer die ihm anvertrauten Aufgaben möglichst vollständig verwirklichen möchte, auch dann, wenn die allgemeine Lage eher eine Beschneidung erfordert. Wir alle hatten uns dank Wegeners unermüdlicher Hilfe derart in unsere künftige Arbeit auf dem Inlandeis hineingelebt, daß wir uns nur schwer mit Abstrichen abfinden konnten, die für die Gesamtkosten nur wenig ausmachen würden, aber den Nutzeffekt unserer sorgfältig geplanten Messungen empfindlich verringern mußten; auch hierin nachträglich gerechtfertigt durch den schon genannten englischen Grönlandforscher R. A. Hamilton (18). So oblag Wegener das bittere Amt, nach oben wie unten den Prellbock darzustellen, um es unter allen Umständen bis zur Ausreise nirgends auf einen Bruch ankommen zu lassen. Draußen, so wußte er, werde die Logik der Dinge ihre zwingenden Forderungen anmelden; oder, wie er mir tröstend sagte, als über einen Punkt des Expeditionsvertrages eine Unstimmigkeit mit der Patronin der Expedition entstanden war: „Jetzt müssen wir manchmal gegen unsere Überzeugung nachgeben; kommen wir später mit reichen wissenschaftlichen Ergebnissen nach Hause, dann sind solche juristischen Feinessen bedeutungslos wie ein Stück Papier.“ In all diesen schwierigen Lagen erinnere ich mich keines Falles, wo Wegener in begreiflichem Ärger die Selbstkontrolle verloren hätte, — was er auf sein jahrelanges Zusammenleben mit den bedächtigen, dänischen Expeditionsleuten zurückführte; statt dessen hatte er es damals gelernt, sein persönliches Tagebuch als nur für ihn bestimmten Blitzableiter für Ärger und Niedergeschlagenheit zu verwenden. So konnte er mir auch

zu dem oben angedeuteten Konflikt in einem wunderbar menschlichen Briefe vom 22. 1. 1929 schreiben: „... Sie werden gewiß nicht einer vorübergehenden Verstimmung zuliebe eine Entscheidung treffen, die auf viele Jahre hinaus, vielleicht für Ihr ganzes Leben das Andenken an unsere Expedition trüben würde. Ich glaube viel eher — jedenfalls hoffe ich es, — daß Sie, wenn es soweit ist, die Streitaxt begraben und dafür die Kamera zücken werden, und sich zu dem Grundsatz bekennen, mit dem auch ich gerade auf meinen Expeditionen über manche Schwierigkeit hinweggekommen bin: Was auch geschieht, die Sache darf nicht darunter leiden! Sie ist unser Heiligtum; sie bindet uns zusammen; sie muß hochgehalten werden unter allen Umständen, auch mit den größten Opfern. Das ist, wenn Sie so wollen, meine Expeditions-Religion, und sie ist erprobt. Sie gewährt in erster Linie Expeditionen ohne Nachgeschmack.“

Man weiß, daß sich entgegen seinen Erwartungen auch in Grönland leider mehr als genügend Anlässe zu kritischen Tagebuch-Eintragungen ergaben, in der Hauptsache wegen der sechswöchigen Verzögerung durch das undurchdringlich die Küste blockierende Wintereis. Wegener fuhr auf seinem Motorboot „Krabbe“ immer wieder die Eiskante ab und stand als Eislotse im Mast, um irgendwo einen Durchschlupf zu finden; Wegener saß tagelang im Wartelager und rechnete mit den Grönländern ab, die für ihn mit Hundeschlitten, im Boot oder am Aufstiegs-gletscher Hilfsdienste leisteten; Wegener verhandelte mit den Leitern der Ansiedlungen Umanaq, Uvkusigsat, Ikerasat, Nugaitsiat usw. über das Fangen und Trocknen von Haifischen als Hundefutter, über das Mieten von Hundegespannen, das Sammeln von Heu für unsere Pferde, über die Teilnahme tüchtiger Grönländer an den großen Reisen ins Innere; Wegener ging immer wieder den vielstündigen Weg vom Fjord bis zum Rande des Inlandeises in fast 1000 m Seehöhe, um die Anlage des damals ersten, künstlichen Weges in Grönland längs der Moräne zu prüfen und zu befördern, um überall dort, wo unvorhergesehene Hemmungen auftraten, zu helfen, mindestens Mut zuzusprechen; er prüfte immer wieder den Fluß der riesigen Mengen Expeditionsgut von einem Zwischendepot bis zum nächsten und später bis aufs Inlandeis; er nahm teil an den Erprobungsfahrten der von ihm zuerst in die Arktis gebrachten Propellerschlitten, — aber das Einzige, was ihm einen Ausgleich bedeutet hätte für die Last seiner vielen Pflichten als Expeditionsleiter, eine Hundeschlittenreise in der guten Jahreszeit zur Station „Eismitte“, mußte er sich eben dieser Pflichten wegen versagen. Und als er schließlich im Spätherbst glaubte, zur Erhaltung dieser Station noch fehlenden Proviant mit einer großen Hundeschlittenreise hineinbringen zu müssen, fielen unendliche Schneemassen, aber der sonst so häufige Sturm blieb aus, der sie zu einer prächtigen Schlittenbahn festgeweht hätte. So wurde diese Reise zur schlimmsten Qual, die erdenkbar ist, freilich auch zu einer Leistung, auf die er und seine beiden Kameraden stolz sein durften. —

Und doch fand er bei all diesem aufreibenden Treiben immer wieder die innere Ruhe, um mit seinen Mitarbeitern im Zelt, während der Bootsreisen, beim Auf- oder Abstieg vom Gletscher über ihre eigenen Freuden und Sorgen zu sprechen, ihr künftiges Fortkommen nach der Heimkehr zu bedenken, wissenschaftliche oder technische Fragen, aber auch allgemeine literarische, kulturelle und im weitesten Sinne menschliche Probleme zu erörtern.

So werde ich nicht das letzte Zusammensein mit ihm vergessen, als er auf seiner furchtbaren Reise, zuletzt bei -50 bis -54°C , am 30. Oktober 1930 „Eismitte“ erreicht hatte: die helle Begeisterung, mit der er unsere schmutzige, niedrige Firnhöhle als komfortable Wohnstube begrüßte gegenüber dem eisigen Zeltklima der letzten Tage; die ihm aus dem Gesicht leuchtende Freude darüber, daß wir, Dr. Ernst Sorge und ich, versuchen würden, die Station trotz mancher Mängel bis zum nächsten Sommer zu halten; das brennende Interesse des erfahrenen Inlandforschers, sogleich unsere meteorologischen und glaziologischen Erfahrungen kennen zu lernen und — schon in Gedanken an einen begeisterten Bericht nach Hause —

die wichtigsten Temperaturwerte in sein Notizbuch zu übertragen. Nun, nachdem er als Expeditionsleiter hier „nach dem Rechten gesehen“ hatte, drängte er zurück zu seinen eigenen, glaziologischen Problemen im westlichen Randgebiet. An seinem 50. Geburtstag reiste er ab in voller Kraft mit ausgeruhten Hunden, gewiß, einen im Vergleich zur mühevollen Hinreise raschen Rückmarsch zu machen. Aber selbst diese schwere Reise vor Augen vergaß er nicht unseren Seelenzustand, unsere Niedergeschlagenheit deswegen, weil infolge des Ausbleibens notwendiger wissenschaftlicher Hilfsmittel unsere Arbeit Stückwerk bleiben mußte. „Schon allein die Tatsache Ihrer Überwinterung hier in der Mitte Grönlands, selbst ganz ohne besondere Forschungsergebnisse, allein mit den einfachsten Routinemessungen, ist eine Tat, die allen Einsatzes wert ist“, sagte er; und wer weiß, ob es dieser Zuspruch des verehrten Mannes nicht gewesen ist, der uns psychologisch diese Überwinterung durchstehen ließ.

Wegener würde sich dagegen gewehrt haben, wollte man ihn heroisieren, oder ihm absprechen, auch selbst Fehler gemacht zu haben. Gerade das ist der Kern unserer Erinnerungen an ihn, daß er uns anderen in jeder Hinsicht nahe genug stand für ein wirkliches gegenseitiges Verständnis; daß er aber zugleich so weit über uns stand, daß wir, trotz seiner stets kameradschaftlichen Haltung uns gegenüber, zu ihm repektvoll emporsuchen konnten.

Bei einem hervorragenden Manne stellt man sich wohl die Frage, ob er einen auch sonst vorkommenden Typus darstellt. Als ich kürzlich einen Nachruf für den als Strahlungsforscher weltbekannten Physiker Prof. Otto Lummer (1860—1925) aus der Feder seines früheren Mitarbeiters Prof. Cl. Schaefer las, glaubte ich zuweilen, Alfred Wegener vor mir zu sehen: „Am besten tritt wohl seine innere Güte aus der Tatsache hervor, daß man sich bei ihm über ihn selbst beschweren konnte, daß er von uns als Richter angerufen wurde, wo er der ‚Beklagte‘ war. In solchen Fällen war er immer großzügig und großherzig, nicht der Chef gegenüber dem Assistenten, sondern der ältere erfahrene Mensch gegenüber dem jüngeren . . . Denn es war sein oberster Grundsatz, daß das Institut eine große Familie mit Zusammengehörigkeitsgefühl und gemeinsamem Verantwortungsbewußtsein sein sollte, so daß jeder in dieser Atmosphäre sich wohlfühlen könne“ (Physikal. Blätter 1960 H. 7 S. 380). Ersetzt man nur Institut durch Expedition, Assistenten durch Kameraden, dann sehen wir Alfred Wegener vor uns, wie wir ihn so oft erlebt haben.

Sein Studienfreund Prof. W. Wundt hat in einem Briefe seine Erinnerung an ihn so zu sublimieren versucht: „Alfred Wegener hatte für seine wissenschaftlichen Probleme nur ganz normale Voraussetzungen in Mathematik, Physik und den übrigen Naturwissenschaften zur Verfügung; er scheute sich damals wie auch später niemals, dies unbefangen als Tatsache festzustellen. Aber er hatte die Fähigkeit, diese Gaben zielbewußt einzusetzen; er hatte eine hervorragende Begabung im geistigen Beobachten, im Herausfinden von dem, was zugleich einfach und wichtig ist und was ein Ergebnis erwarten läßt. Dazu gesellte sich eine ungeheure Folgerichtigkeit, die ihm erlaubte, alles zusammenzufinden, was für seine Ideen sprechen konnte. Man kann dies Ehrgeiz nennen; aber es war ein berechtigter und sympathischer Ehrgeiz, der nie den anderen verletzte oder ihm etwas wegzunehmen versuchte. Vornehme Gesinnung und Treue gehörten zu seinen Grundeigenschaften. Und wenn seine Konsequenz in großen Fragen zuweilen etwas Eigensinniges hatte, so teilt er diese Eigenschaft mit allen Menschen, die einmal etwas Bedeutendes geleistet haben. Versöhnlich wirkte bei allem sein, sich selbst am wenigsten verschonender, trockener Humor.“

Dieser Erinnerung aus Wegeners Frühzeit sei hier schließlich noch eine solche aus seinen letzten Jahren an die Seite gestellt, die wir seinem Freunde Prof. Bendorff verdanken (1): „Ich glaube, daß Wegener die Kriegsdienstleistung (als Offizier im Weltkrieg I) sehr hart angekommen ist. Nicht wegen der Gefahren und Entbehrungen; denn das hätte eine Natur wie die seine eher gelockt, sondern wegen des schweren Konfliktes, in den sie ihn gebracht haben mag zwischen den Pflichten

gegen sein Vaterland und seiner innersten Überzeugung von der Verwerflichkeit des Krieges. Wegener gehörte zu den jetzt so seltenen Menschen, der in der Stufenleiter: Dienst für das Wohl des Ich, der Familie, des eigenen Volkes und der Menschheit nicht ganz willkürlich beim Volke haltmachte, sondern der in der Förderung des Wohles der Menschheit als Ganzes die Sinngebung des Lebens erblickte.“

Schrifttum

- (1) Benndorf, H., „Alfred Wegener“ Gerlands Beitr. z. Geophys. 31, 337 (1931)
- (2) Runcorn, S. K., „Rock Magnetism“ Science 129, Nr. 3355, 1002 (1959)
- (3) Rossmann, F., „Alfred Wegener †“ Zeitschr. f. angew. Met. (Das Wetter) 48, 257 (1931)
- (4) Wegener, A. Peterm. Geogr. Mitt. 58, 185, 253, 305 (1912); als Buch: „Die Entstehung der Kontinente und Ozeane“, Braunschweig 1915, 2. Aufl. 1920, 3. A. 1922, 4. A. 1924, 5. A. (besorgt von Kurt Wegener) 1936. Nach der 3. Aufl. auch englische, französ., span., schwed., (2) russ. Übersetzung.
- (5) Saxow, S., „The uplift of western Greenland“. Meddelelser fra Dansk Geologisk Forening. 13. H. 6 (København 1958). S. 522. Angaben über horizontale Drift und Lit.
- (6) Köppen, W., „Alfred Wegener †“ Peterm. Geogr. Mitt. 77, 169 (1931)
- (7) Wegener, Else, „Alfred Wegener“, F. A. Brockhaus, Wiesbaden, 1960.
- (8) u. a. in Meddelelser om Grønland 42 & 46 (København 1909, 1911)
- (9) Friis, Achton, „Im Grönlandeis mit Mylius Erichsen; die Danmark-Expedition 1906 bis 1908“. Deutsche Ausg. Leipzig 1910. Bleistiftzeichnung A. Wegeners, wahrsch. von Achton Friis S. 237; Photo nach Rückkehr v. d. großen Schlittenreise S. 351.
- (10) Wegener, A., „Thermodynamik der Atmosphäre“ Leipzig 1911.
- (11) Koch, J. P. & Wegener, A., „Durch die weiße Wüste, die dänische Forschungsreise quer durch Nordgrönland 1912–13“, deutsche Ausg. Berlin, 1919. Bilder von A. Wegener S. 80, 125, 173, 174, 177, 244. Wiss. Bericht siehe Lit. 14.
- (12) Köppen, W. & Wegener, A., „Die Klimate der geologischen Vorzeit“ Berlin 1924.
- (12a) Flohn, H., Kontinental-Verschiebungen, Polwanderungen und Vorzeitklimate im Lichte paläomagnetischer Meßergebnisse. Naturw. Rdsch. 1959, 375.
- (13) Wegener, E. & Kuhlbrodt, E., „Wladimir Köppen, ein Gelehrtenleben“, Bd. 18 der Reihe: Große Naturforscher. Stuttgart 1955. Mit Schriftenverzeichnis von W. Köppen.
- (14) Koch, J. P. & Wegener, A., „Wiss. Ergebn. d. dän. Exp. nach Dronning Louises-Land usw. 1912–13“, Meddelelser om Grønland 75 Bd. I, II (København 1930).
- (15) Georgi, J., „Aerologie der hohen Breiten und große Zirkulation“, Arktis 1 H. 3/4, 83 (Gotha 1928). Abb. 7 Taf. 24.
- (16) Georgi, J., „Im Eis vergraben. Erlebnisse auf Station Eismitte der letzten Grönland-Expedition Prof. A. Wegeners 1930–31.“ F. A. Brockhaus, Leipzig 1955. S. 303: Materialien zur Vorgeschichte der Station Eismitte.
- (17) Wegener, A., „Denkschrift über Inlandeis-Expedition nach Grönland“, Deutsche Forschung (Aus der Arbeit der Notg. d. D. Wiss.) H. 2, 181 (Berlin 1928). Dieser Plan wurde von A. Wegener der Vorbereitung und Durchführung der Expedition 1929 und 1930–31 zugrunde gelegt; der irrigerweise in „Wiss. Erg. d. D. Grönland-Exp. A. Wegener“, Bd. 1, 3. (Leipzig 1933) abgedruckte Expeditionsplan war ein, durch obige Veröffentlichung hinfällig gewordener Vorentwurf.
- (18) Hamilton, R. A., „Über Vorbereitung von Polar-Expeditionen“ (Übers.) Polarforschung, 28. Jg., H. 1/2, 103 (Holzminden 1958)
- (19) Wegener, A., „Mit Motorboot und Schlitten in Grönland“, Leipzig 1930. Bilder von Wegener S. 40, 57, 120, 128, 184, 185. — Weitere Erinnerungen an A. Wegener in:
- (20) Drygalski, E. v., „Alfred Wegener; Nachruf a. d. D. Geographentag, Danzig 1931“. Verhdl. & Wiss. Abh. d. 24. D. Geographentages, Breslau 1931.
- (21) Georgi, J., a) „Zu A. Wegeners 60. Geburtstag“, Annal. d. Hydr. & Marit. Met. 68, 341 (Hamburg 1940); b) „Zu A. Wegeners 75. Geburtstag“ Polarforschung 26. Jg. H. 1/2, 1 (Holzminden 1956)
- (22) Loewe, F., „A. Wegeners letzte Schlittenreise. Polarforschung 26. Jg. H. 1/2, 6 (Holzminden 1956)
- (23) Wegener, E. & Loewe, F., „A. Wegeners letzte Grönlandfahrt“, F. A. Brockhaus, Leipzig, 1933.
- (24) Schmauss, A., „A. Wegeners Leben und Wirken als Meteorologe“, Annal. d. Met. 4, 1 (Hamburg 1951)
- (25) Ficker, H. v., „Alfred Wegener †“ Met. Zschr. 48, 241 (1931), bes. S. 244.
- (26) Poggendorff, Biogr.-literar. Handwörterbuch V, 1342 (1926); VI, 2826 (1940). Hier Angaben über weitere Nachrufe für A. Wegener.

II. Alfred Wegeners Schlittenreisen während der Danmark-Expedition 1906/08, sowie der Expedition 1912/13

Alfred Wegener war sein ganzes Leben lang stolz darauf, bei der dänischen „Danmark“-Expedition 1906—08 in Nordost-Grönland die Polartechnik, insbesondere die hohe Kunst des Hundeschlitten-Reisens aus erster Hand, von polarerfahrenen Dänen und von Grönländern erlernt zu haben. So sind seine eigenen Berichte über die ersten Reise-Erlebnisse, worin sich auch die zunehmende Beherrschung dieser unvergleichlichen Reismethode spiegelt, für uns von großem Wert; insoweit begrüßen wir die jetzt durch Frau E. Wegener — leider nur im Auszuge — veröffentlichten Tagebuch-Aufzeichnungen A. Wegeners von dieser Expedition. Besonders beeindruckt sind wir von der Klarheit, mit der W. die Bedeutung dieser harten Schule für seine künftige Expeditionstätigkeit einschätzt, wenn er z. B. seinen Expeditionskameraden J. P. Koch wegen seiner unerschütterlichen Energie und stets planvollen Arbeitsweise bewundernd, ausruft (B. 26): „Ich hoffe jedenfalls hier soviel Selbständigkeit zu lernen, daß ich bei einer deutschen Expedition (in die Südpolargegenden, B. 26) eine solche Rolle wie Koch spielen kann.“ An der Danmark-Expedition bewundert er (B. 30) „die Genialität, womit die verschiedenen Beförderungsmittel gehandhabt werden“, was ja für seine späteren Expeditionen ein wichtiger Grundsatz blieb. B. 40: „Ich freue mich oft auf eine künftige deutsche Expedition; es muß eine Freude sein, dort zu arbeiten . . . Für die Leitung einer Expedition bin ich nach meiner Rückkehr noch zu jung, aber vielleicht könnte ich mit Drygalski nach dem Südpolargebiet gehen und dort Schlittenreisen machen —“. „Koch und ich machen jetzt Südpolarpläne“ (B. 41). Auf der Rückreise der zweiten, im folgenden zu beschreibenden Schlittenreise notiert er (B. 54): „Für eine Schlittenreise in Südpolargebieten, namentlich wenn man abwechselnd auf Meereis und Inlandeis fährt, ist diese Kombination von grönländischen (nur durch Lederriemen zusammengehaltenen, sehr elastischen G.) Schlitten mit Skiern (zur Verbreiterung der Kufen gegen Einsinken in weichem Schnee) von der höchsten Wichtigkeit.“ Nachdem durch den Tod des Expeditionsleiters seine eigenen Pläne, sich an weiteren großen Hundeschlittenreisen beteiligen zu können, zunichte geworden waren, lesen wir (B. 58): „Da kommt mir nun der Gedanke, im Falle es nichts mit meinen Südpolarplänen wird, so könnte man eine Durchquerung Grönlands durchführen. Das würde nicht soviel kosten und auch nur wenig mehr als ein Jahr in Anspruch nehmen . . .“, und der folgende Abschnitt des Tagebuchs bringt sogleich einen kurzgefaßten Plan für diese Durchquerungs-Expedition.

Wenn somit das Tagebuch der Danmark-Expedition — im Gegensatz zu den ebenfalls in diesem Buche veröffentlichten Tagebüchern der Durchquerungs-Expedition mit J. P. Koch 1912/13 und der großen Grönlandexpedition 1930 — manche bisher unbekannt Einzelheiten bringt, die Wegeners Arbeiten und Erlebnisse, wie auch seinen Charakter von verschiedenen Seiten erkennen lassen, so muß, wie ich glaube, im Namen der gesamten Polarforschung dagegen protestiert werden, daß aus den privaten, in dieser „rohen“ Form niemals zur Veröffentlichung bestimmten Tagebuch-Notizen auch solche Eintragungen veröffentlicht werden, die nur einer augenblicklichen Verärgerung Wegeners entsprungen, mit seiner Zustimmung niemals gedruckt worden wären.

Wie vorsichtig Wegener mit seinen Tagebuch-Aufzeichnungen umging, geht deutlich aus seinem letzten Buche „Mit Motorboot und Schlitten in Grönland“ (Leipzig 1930), dem Bericht über die Vor-Expedition 1929 nach Westgrönland, hervor. Auf dieser Expedition, an der nur 4 Mann, aber die denkbar verschiedensten Temperamente zusammen arbeiteten, stoben oft genug die Funken; in meinem Tagebuch, so wie in dem meines Zeltkameraden Dr. Ernst Sorge † haben wir nicht nur einmal unserem Ärger Luft gemacht, wenn man den Expeditionsleiter in für uns wichtigen Fragen nicht zu überzeugen vermochte; so bin ich überzeugt, daß auch

Wegener manche ärgerliche Bemerkung über uns notiert hat. Aber all diese vorübergehenden Unstimmigkeiten sind doch im Lichte des so erfolgreichen wie — im ganzen — menschlich harmonischen Ablaufes so verblaßt, daß es Wegener niemals in den Sinn kommen konnte, in dem auf seinem Tagebuch aufbauenden Buch diese längst überholten Unstimmigkeiten wieder ans Licht zu ziehen.

Dies aber tut Frau Wegener, wenn sie z. B. im Buch S. 41 eine Eintragung Wegeners vom 8. Februar, also aus der kritischsten Periode jeder Überwinterung abdruckt, worin er scharfe Kritik am Expeditionsleiter Mylius-Erichsen übt, der sich zu wenig um die Arbeiten der einzelnen Wissenschaftler kümmere und sie nicht zur Weiterarbeit anstieße. Zu Hause würde Wegener diese Notiz dick ausgestrichen haben, da dies nicht Mylius' Aufgabe als eines Ethnologen sein konnte, und weil ja Wissenschaftler, die sich an einer arktischen Expedition beteiligen, selbst wissen müssen, was sie ihren Plänen und ihrem Rufe schuldig sind. Daß Wegener hier objektiv ungerecht gegenüber seinem Leiter ist, zeigt folgende Stelle bei Achton Friis, „Im Grönlandeis mit Mylius-Erichsen“ (deutsch Leipzig 1910) S. 244: „. . . Wir hatten Mylius während seiner Abwesenheit (auf der Schlittenreise 1906 nach Süden) sehr vermißt. Es war, als ob uns — auch in geselliger Beziehung — ein Mittelpunkt fehlte, um den die verschiedenen Elemente sich sammeln konnten. M. hatte wie kein anderer an Bord die Eigenschaft, eine behagliche Stimmung um sich zu verbreiten. Er war imstande, in der Messe ein Gespräch in Gang zu bringen, an dem alle teilnehmen konnten. Dieses bewirkte, daß das Denkvermögen erwachte, und man sich sogar in dieser Umgebung wohl fühlte . . . Und sozusagen unter Mylius' Protektion wurden nach und nach verschiedene Formen von Zeitvertreib in der freien Zeit geschaffen . . .“ (Zeichnen, Sport, Musik usw.) Wenn an anderer Stelle (B. 57) Wegener Lichtbilder-Vorträge, Unterrichtskurse usw. als wünschenswert bezeichnet, so fragt man sich, weswegen er diesen Plan nicht zur Erörterung gestellt und vielleicht sogar im kleinen Kreise versuchsweise verwirklicht hat, Wenn er später auch seine Kameraden gelegentlich sehr scharf kritisiert, die z. B. (B. 55), nachdem Mylius nicht zurückgekehrt ist, die Möglichkeit einer Hilfsexpedition nach Norden hin und her erwägen, wodurch die Errichtung seiner meteorologischen Station „Pustevig“ verzögert wird, so vergißt er in jugendlichem Eifer für seine Wissenschaft, was es für die älteren Teilnehmer bedeutet, wenn der Leiter vermißt wird und man verpflichtet ist, in allererster Linie, selbst auf Kosten der Wissenschaft, ihm Hilfe zu bringen. Oder er erregt sich über die „Stänkereien“ unter den Seeleuten in der gemeinsamen Messe, — als ob primitive Menschen nicht immer und überall so seien, und erst recht bei einer Expedition, die für sie nur mechanische, größtenteils höchst unangenehme und uninteressante Aufgaben hat.

Nach Mylius' Tod notiert W. am 10. 6. 08 in einem größeren Absatz, daß seitdem „von den Arbeiten einiger Teilnehmer hier mit dem größten Veracht gesprochen“ wird. Dieser Absatz ist nur für die damaligen Expeditionsteilnehmer verständlich und kann ganz verschieden ausgelegt werden. Welchen Zweck hat es, eine so indiskrete persönliche Bemerkung abzudrucken, wenn sie uns heute, 52 Jahre danach, nicht einmal mehr verständlich ist? Wir, Wegeners Kameraden von 1929 und 1930, wissen, mit welcher Freude er stets von der Danmark-Expedition und seinen damaligen Kameraden sprach; wir erlebten die Wiedersehensfreude, wenn er in Kopenhagen mit dem einen oder anderen wieder zusammentraf. Er würde niemals derart abfällige Tagebuch-Notizen veröffentlicht haben.

Im folgenden sollen die in ihrer Art verschiedenen Schlittenreisen Alfred Wegeners kurz skizziert werden; die drei ersten Reisen erfolgten im Rahmen der „Danmark“-Expedition 1906/08, die vierte bei der Überquerung Grönlands 1912/13 durch J. P. Koch und A. Wegener:

- a) von Danmarkshavn mit Hundeschlitten südwärts zur Sabine-I. und zurück, etwa 600 km im Nov./Dez. 1906;
- b) von Danmarkshavn mit Hundeschlitten nordwärts im Rahmen des großen Vorstoßes von Mylius-Erichsen zur Erforschung des unbekanntes nordöstlichen

Teiles der grönländischen Küste im März/Mai 1907, von wo Wegener mit seinem dänischen Kameraden Gustav Thostrup planmäßig umkehrte, wobei auf dem Rückmarsch zwei Fjorde erstmals erkundet und eine Insel neu entdeckt wurden.

c) ebenfalls vom Standlager eine Handschlittenreise zur Erkundung eines Überganges über das Inlandeis zu dem (später so genannten) Dronning Louise-Land im März/April 1908;

d) Pferdeschlittenreise von der Winterstation „Borg“ durch das „Dronning Louise-Land“ (DLL) auf das Inlandeis im Frühjahr 1913 im Rahmen der Überwinterungs- und Durchquerungs-Expedition von J. P. Koch und A. Wegener 1912/13.

Beim Lesen der jetzt von Frau E. Wegener in „Alfred Wegener“ (Wiesbaden 1960) veröffentlichten Tagebücher Alfred Wegeners zeigt sich bald, daß mit dem einfachen, noch dazu unkontrollierbar gekürzten Abdruck eines arktischen Reise-tagebuches für den heutigen Leser wenig gewonnen ist, dem in erster Linie am lückenlosen Verfolgen der Reiseroute gelegen sein muß, wenn er die Einzelheiten der Niederschriften richtig einordnen und in ihrer Bedeutung verstehen will. Auch ist wohl verständlich, daß solche, meist unter Schwierigkeiten ausgeführten Aufzeichnungen nur dazu dienen, bemerkenswerte Erlebnisse des Tages für die Erinnerung oder für einen späteren, zusammenhängenden Expeditionsbericht festzuhalten, aber ganz und gar nicht zu Ausführungen über den Zweck der betreffenden Reise und ihre Bedeutung im Rahmen der ganzen Expedition. Ebenso ist verständlich, daß ein solches Tagebuch nicht auf lückenlos die ganze Reise verfolgende Niederschriften achten wird, sei es, daß sich während längerer Zeit überhaupt nichts erwähnenswertes ereignete, oder daß allzugroße Reiseschwierigkeiten sogar das Tagebuchschreiben unmöglich machten.

Für ein wirklich sinnvolles Lesen dieser Tagebuch-Auszüge ist außerdem eine Karte notwendig, worin sich die im Text genannten Orte wiederfinden. Leider war ich seit Jahrzehnten in zahlreichen Besprechungen von Polarberichten immer wieder in der peinlichen Lage, die geringe Sorgfalt bemängeln zu müssen, die im allgemeinen auch von namhaften Verlagen auf die Kartenbeigaben verwendet wird. Es ist ganz besonders zu bedauern, daß dieser Vorwurf angesichts dieses Erinnerungsbuches an Alfred Wegener verstärkt zu erheben ist, weil das Fehlen oder die unzureichende Ausführung der Karten in so krassem Gegensatz steht zu den zahlreichen Einzelheiten, die in Wegeners Tagebuch erwähnt werden.

Ich habe daher eine Karte auf Grund älterer Unterlagen entworfen, worin die oben unter b) genannte, wissenschaftlich besonders ertragreiche Schlittenreise im Maßstab 1:1 Million, das ganze Arbeitsgebiet der Expedition, worin sich die übrigen drei Reisen abspielten, in 1:5 Mill. dargestellt sind. Für die sorgfältige Ausführung danke ich Herrn Jürgen Böge vom Geographischen Universitäts-Institut Hamburg.

a) Alfred Wegener's erste Hundeschlittenreise

Aus Wegener's Aufzeichnungen (B 32/36) ergibt sich kaum eine Andeutung über den Gesamtzweck dieser in der Winternacht sehr schwierigen, ja gefährlichen Unternehmung. Eine sinnvolle Benutzung der originalen Aufzeichnungen hätte sie kombiniert mit anderen Berichten über dieselbe Reise, sei es aus dem unübertroffenen Bericht über die Gesamt-Expedition von dem Expeditionsteilnehmer und Maler Achton Friis, „Mit Mylius-Erichsen im Grönlandeis“ (deutsch Leipzig 1910), oder aus den amtlichen Expeditionsberichten in „Meddelelser om Grønland“ (Kopenhagen) Bd. 41, 42 und 46.

Über den Zweck dieser ersten großen Reise berichtet Friis (S. 207 f, 230 f.): „Die Sonne war bereits seit 14 Tagen vom Himmel verschwunden, als Mylius am 13. Nov. (1906) zusammen mit 5 anderen nach der Insel Shannon abreiste. Die Reise hatte ursprünglich den Zweck, unsere Post für die Heimat und den Bericht

über unsere Fahrten und unseren Aufenthaltsort an der vor der Abreise verabredeten Stelle, dem Depot auf Shannon, niederzulegen und den Zustand dieses und des Depots auf Bass Rock zu untersuchen, für den Fall, daß wir gezwungen würden, auf diese Depots zurückzugreifen. Nach dem ursprünglichen Plan sollten daher keine Wissenschaftler an der Reise teilnehmen, sondern soweit wie möglich die praktischsten Leute und die erfahrensten Hundekutscher; denn Mylius hielt die Reise zu dieser Jahreszeit sowohl für sehr beschwerlich, als auch für gefährlich. (Diese beiden Depots waren von der amerikanischen Ziegler-Baldwin-Expedition auf „America“ errichtet worden, die 1900/01 in Franz-Josefs-Land überwinterte, waren von ihr nicht in Anspruch genommen und standen nach allgemeinem Brauch der nächsten Expedition für Notfälle zur Verfügung; hier sollte zuerst nachgeforscht werden, falls die Expedition nicht zur vorgesehenen Zeit zurückkäme, G.) Da durch Erkrankung zwei Plätze frei geworden waren, veranlaßte dies J. P. Koch und A. Wegener, sich zur Teilnahme an dieser Reise zu melden.

Koch wollte gern die „Zeit“ (d. h. die geographische Länge) vom Germania-Hafen, der Station der „Zweiten Deutschen Nordpolar-Expedition 1869 und 1870“ unter Führung des Kapitän Koldewey auf „Germania“ und „Hansa“, auf unsere Station im Danmarks-Hafen überführen, um dadurch den Längenunterschied zwischen diesen beiden Stationen zu ermitteln. Geling ihm dies, was wahrscheinlich war, wenn seine Chronometer nicht in Unordnung kamen, so würden ihm monatelange Berechnungen (zur unmittelbaren Bestimmung der geographischen Länge von Danmarks-Havn) erspart bleiben.

Wegener hatte den Wunsch, nach der Stelle beim Germania-Hafen zu kommen, an der die Deutschen ihre ihm in ihren Ergebnissen bekannten erdmagnetischen Messungen ausgeführt hatten. Dort wollte er dann mit dem magnetischen Theodoliten Messungen vornehmen, während gleichzeitig die Registrierapparate auf der magnetischen Station im Danmarks-Hafen in Tätigkeit waren, und auf diese Weise durch Vergleichen die Säkular-Variation vom Jahre 1870 bis 1906 finden.

Mylius willigte nur sehr ungern ein. Beide waren keine geübten Schlittensfahrer, und die Jahreszeit war bereits soweit vorgeschritten, daß der größte Teil der (hin und zurück) über 600 km langen Reise — ganz derselben, die Koldewey im Jahre 1870 (mit Handschlitten) unternahm — bei vollständiger Dunkelheit zurückgelegt werden würde, da sie nur ganz kurze Zeit Mondschein hatten. Er bat sie, dies zu bedenken, und sagte, daß er diese Tour unter diesen Umständen für weit gefährlicher halte als die große Reise im nächsten Frühjahr nach Norden. Da aber Koch und Wegener an ihrem Wunsch festhielten und meinten, daß die Reise (durch die zu erwartenden wissenschaftlichen Ergebnisse) das Risiko wert wäre, wurde bestimmt, daß sie daran teilnehmen sollten.

Die Reisenden trafen zuerst gute Eisverhältnisse, lagen aber auch 2½ Tage sturmgebunden fest, und trennten sich beim südlichsten Punkt der Shannon-Insel. Mylius mit Ring und Brönlund fuhr ostwärts nach dem Depot auf der SE-Spitze von Shannon, das aber wegen offenen Wassers nicht erreicht werden konnte, so daß der Kurs nach S zu dem Depot auf der Klippe Bass Rock (nach der Klippe im Firth of Forth bei Edinburg genannt) geändert wurde, wo Mylius die Post für die Heimat zusammen mit einem offiziellen Bericht über den bisherigen Verlauf der Expedition in einer großen, zugelöteten Blechbüchse niederlegte.

Die zweite Gruppe mit Thostrup, Koch und Wegener war direkt südwärts zur Pendulum-Str. gezogen, an deren Südausgang der Germaniahafen auf der Sabine-I. liegt (früher Gr. Pendulum-I. genannt nach den dort 1823 durch den engl. Geophysiker Edw. Sabine erstmals in der Arktis ausgeführten Messungen der Erdschwere mit Pendel-Gravimetern; s. D. Hydrogr. Zschr. 11, 1958, H 6, 225/39). Schon hatten sie sich längs der Ostküste der Sabine-I. ihrem Ziel, dem Germania-Hafen bis auf wenige km genähert, als dünnes Neueis mit offenen Waken bis an das Steilufer heran ihnen den Weg verlegte. Kochs Schlitten brach ein, und in höchster Not konnte er, indem er sich vor Wegeners heranbrausende Hunde warf, diesem

dasselbe Schicksal ersparen. Ein Expeditionsmann wird die Größe der Gefahr niemals in seinem Tagebuch schildern; auch der Herausgeber des Tagebuches hat hier, wo vermutlich Wegener die mühselige und gefährliche Bergung des Schlittens mit seiner für sie alle lebensnotwendigen Last beschreibt, den Originaltext leider gekürzt, doch können wir ihn zum Glück aus Friis S. 232 rekonstruieren: „Es galt jetzt, den Schlitten zu bergen, ehe alles, was darauf war, vom Wasser durchweicht wurde, und ohne daß das junge Eis unter ihnen allen zusammenbrach. Was dann aus ihnen geworden wäre, ist nicht schwer zu sagen. Das Eis begann bereits unter der Last zu sinken, und das Wasser strömte aus der Wake darüber und verwandelte sich auf Schlitten und Stiefeln zu Eis. Aber es gelang mit Thostrups Hilfe, ein Tau an dem Vorderteil des Schlittens zu befestigen, und jetzt spannten Hunde und Menschen alle Kräfte an, um den Schlitten aufs Trockene zu holen. Aber auf einer langen Strecke brach das Eis immer wieder vor den Kufen des Schlittens, bis es endlich stark genug wurde, um ihn zu tragen. Diese Begebenheit, die im Laufe von wenigen Sekunden ihrer Reise ein Ende hätte bereiten können, ging nicht ganz spurlos an ihren Nerven vorüber . . .“

„Als sie am nächsten Tage oben von den Klippen beim schwachen Tageschimmer nach Süden spähten, sahen sie in dem jungen Eis Wake bei Wake, soweit das Auge reichte. Der Weg war gesperrt. Es blieb ihnen jetzt nichts anderes übrig als zu versuchen, im Norden um die Insel zu kommen und fast ganz um sie herumzugehen (was zusätzliche 50 km bedeutete), um den Bestimmungsort zu erreichen.“ Bei Wegener lautet die Eintragung lakonisch nur: „Die schwache Helligkeit . . . benutzten wir zu einer Rekognoszierungstour nach S., die das Resultat hatte, daß wir beschlossen, im Norden um Sabine-I. herumzufahren.“

Den Rückweg wählte diese Gruppe näher der Festlandsküste, vorbei an der Kuhn-I. (nicht, wie im Text S. 35 Khun-I.), bis man bei dem Vorgebirge Haystack zufällig mit Mylius' Partie zusammentraf, dann weiter über das schon auf dem Hinweg als Depotplatz besuchte Kap Peschel (i. d. Karte die Festlandsnase östl. Teufelskap), und weiter schnellstens „nach Hause“ auf der gleichen Strecke, auf der sich im Frühjahr 1870 Kapt. Koldewey und seine Kameraden in tiefem, weichen Schnee nur wenige hundert Meter am Tage nach Norden weiterquälen konnten.

Darauf weist Friis hin, und es ist überaus bedauerlich, daß der Herausgeber von Wegener's Tagebuch, worin naturgemäß die deutsche Expedition von 1869/70 als genau bekannt vorausgesetzt wird, nicht für nötig befunden hat, wenigstens einige Worte darüber einzufügen. Es ist ein besonderes Gefühl, an einer Stelle im hohen Norden zu stehen, wo sich vor Jahrzehnten Forscher bereits um den unsrigen ähnliche Probleme gemüht haben; erinnere ich mich doch noch heute an diese Empfindung des Eingefügtseins in eine starke Kette wissenschaftlicher Tradition, als wir 1929 in Quervainshavn die Spuren der so tüchtigen und erfolgreichen Expedition von A. de Quervain und P. Mercanton 1912 fanden, oder am Karajak-Gletscher die Überreste des Winterhauses von E. v. Drygalski, Vanhöffen und Stade von 1892/93. Frau Wegener brauchte ja nur einzufügen, wie Friis den einwöchigen Aufenthalt von J. P. Koch, A. Wegener und G. Thostrup im Germania-Hafen schildert (236): „Sie dachten in diesen Tagen viel an die Koldewey-Expedition. Wenn man an eine einsame Stätte kommt, wo eine Expedition ein ganzes Jahr hindurch gelebt und gelitten hat, und wo noch überall Spuren ihrer Tätigkeit vorhanden sind, dann beschäftigen sich die Gedanken ganz von selbst mit dem Schicksal dieser Menschen. Hier aus diesem Becken haben sie ihr Trinkwasser geholt. Hier hat das Schiff gelegen, und dort hatten sie dicht über das Eis hin ein Tau gespannt, das ihnen bei den wütenden Winterstürmen den Weg zum und vom magnetischen Observatorium zeigte, dessen Ruinen in dem düsteren Zwielflicht gleich alten Burgzinnen aus dem Fels hervorragten. Wie oft sind nicht ihre Blicke oben von diesem Aussichtspunkt sehnsuchtsvoll durch die feindliche Winternacht nach Süden geschweift, dorthin, wo der rotglühende Horizont wie ein freundliches Märchen von dem milden Sonnenschein ihres fernen Heimatlandes erzählte.“

b) Alfred Wegeners zweite Hundeschlittenreise

Im Frühjahr 1907 ging die große Schlittenreise nach dem Norden, um den letzten, unbekanntesten Teil der Grönlandküste zwischen 78° N (dem nördlichsten Punkt der „Belgica“-Expedition des Herzogs von Orléans unter A. de Gerlache 1905) und dem von R. E. Peary 1900 erreichten Peary-Land in 84,3° N zu erforschen.

Am 27. März 1907 startete Mylius-Erichsen mit insgesamt 10 Mann und ebensoviele Hundeschlitten. Zwei Abteilungen zu je 3 Mann sollten ganz nach dem Norden vorstoßen, zwei Gruppen von je 2 Mann sollten Proviant nachschieben und umkehren, sobald ihre Schlitten leer sein würden. Außerdem hatten alle am Schiff noch verfügbaren Männer die Aufgabe, mit Handschlitten Proviantdepots für die Rückkehrer anzulegen.

Wegener's Tagebuch beginnt erst am 7. Reisetag (falls nicht frühere Notizen bei der jetzigen Herausgabe weggelassen wurden). Er schildert, nachdem die Anfangsschwierigkeiten jeder Hundeschlittenreise überwunden sind, Luftspiegelungen, die nicht vorhandene Gletscher mit Steilabstürzen vortäuschen können, und die auch mehrfach Verwirrung in die Polargeographie hineingetragen haben, wie besonders der unvergeßliche Geologe und Grönlandforscher Prof. W. H. Hobbs (1864—1953) in „Visibility and the discovery of Polar lands“ (Geografiska Annaler 1933, S. 217/24) an Beispielen dargelegt hat. Aber zur Hauptsache spiegelt das Tagebuch die Strapazen der Reise, Schwierigkeiten mit Schlitten und Hunden, Sturm, der das Zelt fast zusammenbrechen läßt, Reif im Schlafsack usw. Erst am 20. 4. hören wir wieder von schönem Wetter, das Wegener und Koch das Auffinden von Versteinerungen am Nordufer der Hovgaard-I. erlaubt.

An dieser Stelle des Reisetagebuches wäre wieder ein Kommentar nötig gewesen. Nur aus spärlichen Andeutungen Wegeners fühlt man die Spannung, wann der bisher stetig nach Nordnordost gerichtete Küstenverlauf endlich nach Westen, zu der schon von Peary entdeckten Nordküste Grönlands umbiegen werde. So notiert W. am 21. 4. 07: „Der gestrige Tag hat Entdeckungen gebracht . . . Bei diesem Kap biegt das Land nach Westen um . . .“ Tatsächlich war es aber nur das Nordostkap der Hovgaards-I., und bis zum endgültigen Umbiegen der Küste nach W hatte man noch fast 200 km in der bisherigen Richtung zu überwinden. Man hatte nur die Mündung des später so genannten Dijnphna-Sundes (nach der dänischen D.-Expedition unter A. P. Hovgaard im 1. Int. Polar-(Geophys.)-Jahr 1882/83) erreicht, den später auf der Rückreise die Abteilung G. Thostrup-A. Wegener näher erforschen sollte. Hier noch eine Frage an den Herausgeber: Wie kann man eine für den heutigen Leser so sinnlose Notiz abdrucken (B. 43) vom 23. 4.: „Mylius hofft (durch Bewachung der Hunde) unsere Tagesarbeit auf 24 Stunden zu reduzieren, während sie jetzt größer ist“?

Die nächste Eintragung am 24. 4. erfolgt bereits auf der fundreichen „Eskimo-H.-I.“ unter 80,4° N; es fällt auf, daß W. überhaupt nichts sagt über den Schlüsselpunkt der ganzen Nordroute, den steil ins Meer abstürzenden Mallemuk-Felsen (Sturmmöven-Berg), wo besonders häufig durch Fallwinde das Eis bis zum Steilabfall aufgerissen wird und so der Hin- oder Rückreise plötzlich eine unübersteigbare Schranke gesetzt werden kann. Wie eindrucksvoll ist dagegen die Schilderung bei Friis (339 f.): „Die Schwierigkeiten, die ihnen die letzten Tage gebracht hatten, wurden schließlich derart, daß sie die Empfindung hatten, als sollten sie jetzt nicht mehr weiterkommen. Längs eines öden Landes, das, soweit sie blicken konnten, mit unersteigbaren Felsabstürzen zum Meer abfiel, hatten sie sich Tag für Tag durch Eisschraubungen schlimmster Art durchgearbeitet; da endeten diese in breiten Waken, und schließlich — im offenen Meere.“

Hier schiebt sich das Land ins Meer hinaus, gewaltig und scharf, plötzlich in einem steilen Felsknoten endigend, dessen gewaltige, senkrechte Zinnen Tausende von großen Seevögeln umschwärmen, Nester bauend. Ein mächtiger Sedimentfels,

bedeckt mit den Ablagerungen von Jahrtausenden. Er streckt sich wie ein sehniger Arm gegen das Meer und endet in einer geballten Faust, die auf keinen Widerstand achtet, eine rohe Drohung gegen die gewaltigen, wandernden Massen des Eismeeres. Das ist der „Mallemuk-Fels“.

Tagelang lagen sie hier in stürmischem Unwetter und suchten vergebens an der inneren Seite des Felsens heranzukommen, in dem Glauben, daß er auf einer Insel läge, bis sie schließlich einen engen Weg zwischen dem Lande und dem offenen Meere fanden und sich dort durch Schraub- und Jungeis hindurchzwängten. Vier Schlitten brachen dabei völlig zusammen, und es kostete viel Arbeit, sie wieder in brauchbaren Zustand zu versetzen.

Als sie von hier weiter gen Norden reisten, wußten sie, daß einige von ihnen vielleicht erst nach Monaten zu dieser Stelle zurückkehren würden. Und sie sahen am Eise, daß hier in jedem Sommer offenes Meer bis ganz an die steile Küste heranreichte. Sie wußten, was das bedeutete. Würden sie je lebend zurückkommen und aus dieser Falle herauschlüpfen? Das war ungewiß. Das war der dunkle Punkt der Reise, eine Drohung, die sie immer im Rücken hatten.“

Am 27. 4. 07, auf 80,8° N, nahmen Thostrup und Wegener Abschied von den nach N. weiterreisenden Kameraden und traten den Rückmarsch von 330 km (Luftlinie) an. Das Tagebuch berichtet nun recht viele Einzelheiten z. B. über die Erkundung einiger kleiner Inseln etwa 15 km südöstlich dieses Abschiedslagers und von der Kartierung der beiden davon südlich gelegenen Fjorde, was aber ohne eine sorgfältig gezeichnete Karte unmöglich zu einem klaren Verständnis zu bringen ist, — was ja dem Herausgeber und dem Verlag klar sein mußte; trotzdem wurde eine solche Karte nicht beigegeben, wie sie nun hier beigelegt ist. Wer vermöchte aus den flüchtigen Notizen Wegeners zu entnehmen, daß allein die erstmalige, provisorische Aufnahme des Ingolfs-Fjordes fast 80 km Schlitten- und Fußreise erfordert hat, darunter eine Querung des Fjordes zu einer kleinen Insel, von wo aus — als Grundlage jeder Kartierung — die Winkel zu allen an der Nordseite des Fjordes sichtbaren Gipfeln, Scharten usw. gemessen wurden.

Am 5. Mai kamen Thostrup und Wegener wieder an dem Zeltplatz der Hinreise nördlich des Mallemuk-Felsens an, und am nächsten Tag konnten sie das Schraubeis dicht am Fuße des Berges überqueren, „wo (Friis S. 346) ihre Schlitten natürlich wieder im Schraubeis in einen jämmerlichen Zustand gerieten und von Thostrups flinken Fingern in Behandlung genommen werden mußten, ehe sie wieder gebraucht werden konnten.“ Hier, auf der Südseite des Mallemuk-Felsens, war auf der Herreise ein Depot als Sicherung der später wieder Zurückreisenden errichtet worden, das beiden sehr hilfreich war, weil sie (F. 346) „nicht viel mehr als eine Erbswurst übrig behalten hatten, wozu sie ein Gebräu aus Fleischschokolade vermischt mit Kaffeesatz getrunken hatten.“

Dieses Depot sollte Jahre später einer anderen Expedition das Leben retten: der „Alabama“-Expedition von Kapt. Ejnar Mikkelsen und Iversen, die beide 1909 über das Inlandeis in den äußersten Nordosten Grönlands gezogen waren, um vielleicht noch die Tagebücher und Karten des droben verschollenen Leiters der „Danmark“-Expedition Mylius-Erichsen und seines Begleiters Hoegh-Hagen zu finden. Mikkelsen und Iversen zogen auf dem Rückmarsch längs der Außenküste südwärts, halb verhungert, weil sie für sich und die Hunde tagelang nichts anderes schießen konnten als eine Möve. Mikkelsen liegt fieberkrank im Zelt am Fuß des Mallemuk-Berges, als Iversen in vollem Lauf, laut rufend zurückkommt: „Ich habe das Depot gefunden; es sind eine Menge köstlicher Dinge da!“ (E. Mikkelsen, „Ein arktischer Robinson“, deutsche Ausg. Leipzig 1914, S. 216). „Es ist eine ganze Proviantkiste, darin die volle Ration für 2 Mann und etwa 15 Tage, Hundeproviant, Petroleum . . . und endlich ein paar Mitteilungen an Mylius-Erichsen, . . . eine von Steuermann Thostrup, der das Depot angelegt hat . . . Das ist ein unermeßlicher Reichtum! Unsere nächste Zukunft ist wieder gesichert, und unsere Freude ist

unbeschreiblich.“ Und als sie weiter zum Süden aufbrechen: „Lebe wohl, Mallemuk-Berg; wir werden dich nicht vergessen; denn hier fanden wir das herrliche Depot, und hier ward mir neues Leben geschenkt!“

Thostrup und Wegener befanden sich hier am Eingang des 2. Fjordes, des Dijnphna-Sundes, den sie ebenfalls erforschen und kartieren sollten. Hier stand ihnen eine Aufgabe bevor, die ein besonders schönes Ergebnis erbringen sollte, — was aber auch wieder nach dem unzusammenhängenden Text des Tagebuches ohne eine entsprechend große Karte nicht begriffen werden kann. Am 11. Mai zogen sie längs der Südküste von Holm's Land (Gustav Holm, berühmter dänischer Erforscher der Ostgrönlandküste) bei sehr schwerer Bahn und einfallendem Nebel in den Sund hinein und erreichten am 14. Mai einen Punkt, wo sich der Fjord gabelte, leider ohne die für eine Kartierung nötige Fernsicht. Die Schlechtwetter-Liegetage hatten ihren Marschproviand, der bis zu einem Depot auf den Bären-Inseln (westlich der Orléans-I.) reichen sollte, schon bedenklich verringert; trotzdem wollten sie die Erkundung nicht aufgeben. Am 15. Mai fuhr man von diesem Standlager am Ostende der von ihnen zuerst gesichteten, später so genannten Lynn-I. zu Winkel-messungen nach der Nordseite des Fjordes. Am 16. 5. fuhren sie längs des neu gefundenen Landes in den südlichen Fjordarm hinein, wobei man bald das nach W. umschwenkende Ende erreichte und das Land als Insel erkannte. Jetzt fuhren sie längs der West- und Nordseite der Insel zum Standlager zurück, wobei auch der jetzige Hekla-Sund (nach berühmtem Polarschiff der Expeditionen von Parry 1919/20, 1921/23 und 1924/25) mit seinen 7 Gletschern kartiert wurde, zuletzt durch grundlosen Schnee, eine 72-km-Rundfahrt; das Verdienst an dieser „schönen Entdeckung“ rechnete Thostrup als Leiter der Schlittengruppe wohl nicht zu Unrecht Wegener's Ausdauer und Entdecker-Temperament zu.

Aber vom südlichsten Punkt der Insel hatten sie noch weit in den südlichen Arm des Dijnphna-Sundes hineingeblickt, und seltsamerweise sahen sie dort keine Berge, wie sie sonst das Innenende jedes Fjordes abschließen. War es möglich, vielleicht in dieser Richtung, also westlich der Hovgaard-I. über den 40 km breiten „79 Grad-Gletscher“, einen riesigen Ausläufer des Inlandeises, Lambert-Land und damit die allgemeine Route wieder zu erreichen? Das müßte sehr wertvolle Informationen aus dem Hinterland der Hovgaard-I. und des Lambert-Landes erbringen.

Wie erwähnt, war der Proviand schon bedenklich knapp geworden, und diese Reise durch ganz unbekanntes Gebiet bot ein erhebliches Risiko dar. Vom Standlager am Ostende der Lynn-I. konnte man noch immer hoffen, auf der Route des Hinmarsches an der Außenküste entlang das für sie bestimmte Depot zu erreichen. Durfte man das Risiko eingehen, auf einem neuen, mit Gewißheit schwierigeren Wege und bereits zu knappen Vorräten zurückzureisen? (Hier irrt Friis, der S. 347 annimmt, man habe von der Lynn-I. „außen herum“ aus Proviandmangel nicht mehr zum Depot gelangen können; der Weg „innen herum“ sei als „Flucht nach vorne“ die einzige Möglichkeit gewesen. Durch Wegeners Eintragung (B. 51): „Am nächsten Tag brachen wir auf, um den Weg durch den neu entdeckten Sund zu probieren“ wird jetzt festgestellt, daß es der freie Entschluß beider junger Forscher-naturen war, der sie dieses überaus gefährliche Abenteuer unternehmen ließ. Waren sie erst in den südlichen Fjordarm tiefer eingedrungen, dann bestand allerdings keine Möglichkeit der Rückkehr „außen herum“ mehr, so daß sie „innen herum“ durchkommen, — oder umkommen mußten. So war Thostrup als verantwortlicher Leiter mit Recht, wie W. berichtet, „auch etwas bedenklich während dieser ganzen Reise“. Aber wenn man weiß, welchen verführerischen Zauber das Inlandeis auf Wegener während seines ganzen Lebens ausübte, so versteht man, daß er, um hier endlich einmal mit diesem noch heute rätselvollen Phänomen nähere Bekanntschaft zu machen, diese neue Route von Herzen begrüßte, mochte sie auch noch so viele Gefahren bergen.

Der Erfolg sprach für sie, mochten auch die Schwierigkeiten durch das Eis des nach Süden durchmessenen Sundes, besonders aber auf dem dort mündenden Gletscher noch größer gewesen sein, als sie erwarteten. Die Karte zeigt, wie der Versuch, am 18. 5. über den in den Dijnphna-Sund mündenden Inlandeis-Lappen die Höhe des 79-Grad-Gletschers zu ersteigen, im Spaltengewirr scheiterte, weil man erst wieder zur Hovgaard-I. queren und nun einen brauchbaren Aufstieg finden mußte. Wenn es auch nur 3 km waren, die sie den Gletscher in der Spaltenzone queren mußten — da können nur 100 Meter schon eine Hölle bedeuten.

Endlich hatten Menschen und Hunde, durch Anstrengung und Nahrungsmangel aufs äußerste erschöpft, die Höhe dieses Inlandeis-Ausflusses erreicht und sahen Lambert-Land mit seinem rettenden Depot in der Ferne. Aber dennoch machten sie am 19. 5. auf der Höhe des Gletschers Station, um ihre einzigartige, geographische Situation wissenschaftlich auszunutzen, indem sie von dort aus Azimut- und Höhenwinkel aller charakteristischen Bergformen rings herum maßen, — ein schönes Beispiel für ihr wissenschaftliches Verantwortungsbewußtsein selbst noch im Zustand äußerster Erschöpfung und halb verhungert.

Zwar war es eine Täuschung, als sie glaubten, den Ort des so dringend ersehnten Depots vor sich zu sehen; tatsächlich lag es 30 km weiter, und noch jetzt hätte ein mehrere Tage anhaltender Schneesturm den beiden leicht das Los von Scott und seinen Gefährten bereiten können. Aber sie hatten Glück, und man sieht Wegener vor sich, wie wir ihn so oft nach schweren Märschen auf Grönland 1929 und 1930 in der Zeltöffnung sitzen sahen, die geliebte Pfeife gestopft und bemüht, aus frischer Erinnerung das Tagebuch nachzutragen, wie er hier schildert (B 51), wobei der Stolz über das weit über alle Erwartung Erreichte doch noch in dem understatement des echten Forschers mitschwingt: „Wir haben Kap Bergendahl auf Lambert-Land erreicht und entnehmen hier dem Depot Proviant, Hundefutter, Petroleum und Tabak. So finde ich bei einer Pfeife Muße, etwas Tagebuch nachzuholen . . .“

Daß nach diesem einmaligen Erlebnis einer so erfolgreichen Erkundung der weitere Rückmarsch von etwa 300 km nach Hause auf der vom Hinweg bekannten Route und gesichert durch mehrere Depots nur mehr als ermüdend empfunden wurde, kann nicht verwundern. Zum Schlusse wurden Bahn und Wetter so gut, daß man nicht einmal mehr die Hunde anzutreiben brauchte, und Wegener, bequem auf dem Schlitten sitzend, in Ruhe seinen neuen Plänen einer deutschen Südpolar-Expedition nachhängen konnte.

Welches Glück immerhin Thostrup und Wegener bei der Überquerung des 79-Grad-Gletschers hatten, wird ihnen selbst erst später recht bewußt geworden sein (Friis S 347): „Sie ahnten damals nicht, daß gerade über diesen Gletscher Mylius, Hagen und Brönlund ein halbes Jahr später am Schlusse ihrer letzten Wanderung durch die Finsternis tappen würden, um zum Depot auf Lamberts-Land zu gelangen“. wo sich der Grönländer Brönlund zum Sterben hinlegte, so daß dieses Kap Bergendahl seitdem zur Erinnerung an einen treuen Kameraden „Brönlunds Grab“ heißt, während Mylius und Hagen noch irgendwo auf dem Gletscher ihr Ende fanden.

Im wissenschaftlichen Bericht von J. P. Koch und A. Wegener: „Die glaziologischen Beobachtungen der Danmark-Expedition“ (Meddelelser om Grönland Bd. 46, Nr 1, Kopenhagen 1912, S. 18/19) heißt es über diesen Gletscher: „Etwas weiter aufwärts . . . bildete der Gletscher ein großes System von Querspalten aus, welche für unsere Schlitten weder eine Passage von unten herauf, noch von oben herab gestatteten . . . Wir schätzten ihre Tiefe zu 15—20 m, ihre Breite meist zu 30 m . . . Es ist nicht unwahrscheinlich, daß Mylius-Erichsen mit seinen Begleitern bei ihrem verhängnisvollen Abstieg vom Inlandeise in das soeben geschilderte Spaltensystem hineingeraten und auf diese Weise verhindert worden sind, das so nahe gelegene Depot auf Lambert-Land zu erreichen.“

c) Alfred Wegeners dritte (Hand-)Schlittenreise während der Danmark-Expedition 1906/08

Bedauerlicherweise bringt Frau Wegeners Buch über diese, in mehrerer Hinsicht bemerkenswerte Reise überhaupt keine Aufzeichnungen Wegener's, die also entweder verlorengegangen, oder weggelassen sein müssen, worüber nichts gesagt wird. Schon bei früheren Erkundungen zu kartographischen Zwecken rings um die Dove-Bucht war inmitten des Inlandeises, etwa 150 km westlich des Standlagers im Danmarks-Hafen, ein 1500—2000 m hohes Gebirgsland gesichtet worden, das man, bevor es später den amtlichen Namen „Dronning Louises Land“ (DLL) erhielt, nach der grönländischen Bezeichnung für rings vom Inlandeis umgebene Berge den „großen Nunatak“ nannte. Zu dessen näherer Erkundung wurde im Frühjahr 1908 eine Handschlitten-Abteilung unter Bertelsen mit Wegener, Lindhard und Weinschenk nach Westen ausgesandt. Aus Andeutungen in Wegener's Notizen wissen wir, daß er gehofft hatte, an einer von Mylius geplanten Durchquerung des Inlandeises zur Westküste Grönlands teilnehmen zu können, — die erst 1954 durch die British North-Greenland-Exp (BNGE) unter Simpson verwirklicht wurde. Durch das tragische Ausbleiben von Mylius, und die Notwendigkeit, alle Kräfte, besonders alle Hunde zu Such- und Hilfsreisen nach Norden einzusetzen, war die Durchquerung undurchführbar geworden. Umsomehr mußte Wegener es begrüßen, daß er wenigstens auf dieser Handschlittenreise das Inlandeis erneut kennen lernen und zugleich seine eigenen Kräfte und Möglichkeiten bewähren sollte. Es war geplant, im frühen Frühjahr wenn Flüsse und Seen noch zugefroren waren, längs des Nordrandes der Dove-Bucht (von der 2. Deutsch Nordpolar-Exp unter Koldewey 1869/70 nach berühmtem Berliner Meteorologen benannt) und weiter unter Benutzung eines noch weitgehend unbekanntem, langgestreckten Sees (Saelsö = Seehund-See) bis ans Inlandeis, und dann über dieses bis nach DLL vorzustoßen. Der Aktionsradius war naturgemäß beschränkt, weil der Proviant mit Zeltausrüstung, Instrumenten usw. auf einem einzigen Zugschlitten Platz finden mußte. Wir sind über diese Reise unterrichtet durch Achten Friis (S. 534, 568 f.) und hinsichtlich der wissenschaftlichen Ergebnisse durch A. Wegener in dem oben genannten Bd. 46, Nr. 1.

Die Reise begann bei strenger Kälte am 1. März 1908. Man drang ohne besondere Schwierigkeiten (wozu das Ziehen eines schwer beladenen Schlittens nicht gerechnet wurde) bis an das westliche Ende des schmalen, über 50 km langen Saelsees vor und traf dort die günstigsten Bedingungen, die überhaupt denkbar waren: In das Westende des Sees hing das Inlandeis in Gestalt eines Miniatur-Gletschers hinein, so daß hier die Natur schon den bequemsten Weg auf das Inlandeis hinauf gebahnt hatte. Dieser kleine Gletscher „kalbte“ sogar in den See, dessen dicke Eisdecke er bei seinem langsamen Vorstoßen zu regelmäßigen Wällen aufgewölbt hatte. Wegener schreibt (a. a. O. S. 24): „Dieser Gletscher bot den Reisenden einen Aufstieg auf das Inlandeis, das sonst, soweit man sehen konnte, mit einer sehr schwer besteigbaren Steilwand von 15—20 m Höhe gegen das Land endigte“, dem „Gletscherschrund“ oder der „Randklufft“ infolge der Schmelzwirkung durch die stärkere Sonnenerwärmung des dunklen Felsens gegenüber dem die Strahlung reflektierenden Eise.

Der Inlandeis-Arm, später Storström genannt, der sich etwa 35 km breit zwischen Küstenland und DLL legt, bot eine sehr unebene, spaltenreiche Oberfläche dar, die sich mit der Annäherung an DLL so verschlechterte, daß man den schweren Schlitten schließlich etwa 7 km vor dem „gelobten Land“ stehen lassen mußte und das Lager aufschlug, von wo aus Bertelsen zahlreiche Messungen der Höhen- und Seitenwinkel der nie zuvor von Menschen gesehenen Berge ausführte. Die Kartierung von DLL ist von mir eingehender beschrieben in: „Nord-Grönland. Die Forschungen der BNGE 1952—54“ „Erdkunde“, Arch. f. Wiss. Geogr. Bd. 12 H. 1 (Bonn) 1958, 51/61, und Bd. 14, 1, 1960, 66/67.

Wegener und Weinschenk gingen zu Fuß weiter; die westliche Randklufft des Inlandeises wurde von einer 25 m hohen, fast senkrecht abfallenden Eismauer gebildet, an der sie 1½ Stunden entlanggehen mußten, bis ihnen eine zufällige

Schneewehe den Abstieg und damit das Erreichen des festen Bodens überhaupt ermöglichte. Wegener machte eine Anzahl noch heute unübertroffener glaziologischer Photos vom Abbruch dieser gewaltigen Eismasse mit ihrer hier herausgeaperten Schichtung. „Der von uns betretene Teil des DDL bildet eine nach N vorspringende Halbinsel (später Kap Bellevue genannt, der Name fehlt leider in der Karte B. 24/25). Im NW davon strömt das Inlandeis in einen größeren See hinab, den es dicht mit Eisbergen erfüllt (und den er photographierte). Auch jenseits des Sees war ein großer Gletscher von NW herabsteigend zu sehen, der offenbar in den fast verdeckten NW-Teil des Sees mündet“ (a.a.O. 29).

Diese erste Beobachtung, Beschreibung und Abbildung sollte sich 44 Jahre später als ebenso zutreffend wie wichtig erweisen: Auf diesem von Wegener 1908 entdeckten See landeten 1952/54 die Wasserflugzeuge der BNGE, und an seinem Nordufer wurde das Basislager dieser bedeutenden Nordgrönland-Expedition errichtet, den man erst damals Britannia-See nannte, aber vielleicht mit besserem Rechte Wegener-See hätte nennen können. Über den von ihm im NW erblickten „Britannia-Gletscher“ ging der Weg der BNGE aufs Inlandeis und weiter zur Überwinterungsstation North-Ice und zur Westküste Grönlands.

Die im Buch S. 24/25 beigegebene Karte dieser Gegend soll zwar nach der Karte der Danmark-Expedition hergestellt sein, doch müssen wesentliche Feinheiten der Karte III in Medd. om Gr. 46, 1 vermißt werden, so der Weg der Schlittengruppe über das Inlandeis und der im Original deutlich gezeichnete Inlandeisrand bei seinem Abstieg zum Saelsö und seinem Absturz zum Britannia-See. Außerdem vermißt man, wie vorgehend bemerkt werden darf, den Reiseweg von Koch-Wegener durch dieses Gebiet 1912/13.

Auf dem Rückmarsch hatten sie, auf dem Eis des Saelsö lagernd, ein Erlebnis, das beispielhaft die gefährliche Gewalt der im ganzen grönländischen Küstengebiet plötzlich ausbrechenden Föhnstürme illustriert und für spätere Expeditionen, insbesondere die BNGE, eine Warnung zur Vorsicht hätte sein können (Friis 570): „Zum See hinabgekommen überraschte sie eines Nachts, während sie im Zelte lagen, ein heftiger Sturm, der vom Inlandeise herkam und mit unwiderstehlicher Gewalt durch den engen Trichter zwischen den hohen Felswänden hinausjagte. Obwohl sie 2 km vom Lande entfernt lagen, führte der Sturm andauernd Steine von dort mit sich, die unaufhörlich gegen die Zeltwände schlugen. Schließlich zerbrachen zwei Zeltstangen; das Zelt fiel auf die 4 Männer herab und wurde mit ihnen mehrere Ellen über das Eis getrieben. Den ganzen Tag über mußten sie in diesem Zustande liegen bleiben, während der Sturm über sie hinwegraste.“

In ihrem Buch von 1960 hat, anstelle eines Berichtes von A. Wegener Frau E. Wegener selbst den Bericht über diese geographisch wie gletscherkundlich besonders wichtige, im wissenschaftlichen Expeditionswerk wie auch bei A. Friis ausführlich und zutreffend dargestellte Reise verfaßt. Sie schreibt (B. 58): „Zur Erkundung geeigneter Aufstiege auf das Inlandeis zog Wegener . . . mit 3 Begleitern . . . in das Gebiet westlich von Danmarkshavn . . .“ Frau Wegener verwechselt diese Erkundungsreise, die nach Friis, S. 534 die klare Aufgabe hatte: „Ihr Zweck war, soweit wie möglich in das Inlandeis hinein vorzudringen, wenn möglich bis zum großen Nunatak . . .“, mit der Vor-Expedition 1929, die für die großen Transporte der geplanten Expedition möglichst mehrere Aufstiegswege kennen mußte. Wenn es sich nur um einen kurzen Vorstoß handelt, kann das Inlandeis natürlich praktisch an jeder Stelle erstiegen werden, wo man seinen Rand durch die Küstengebirge hindurch überhaupt zu erreichen vermag.

Frau W. schreibt weiter: „Sie fanden am inneren Ende eines Sees ein Aufstiegsstal . . .“, woraus hervorgeht, daß ihr die so einfache, oben angeführte Schilderung Wegener's mit den zugehörigen Lichtbildern Figg. 13 und 14 fremd geblieben ist, ebenso die erwähnte Karte III der Danmarks-Expedition, die übereinstimmend einen höchst bequemen Übergang vom Eis des Saelsö's über den in diesen mündenden Miniaturgletscher auf das Inlandeis zeigen, wenn natürlich auch die Schlittenlast in zwei Teilen über diese 20 m Höhendifferenz hinaufgeschafft werden mußte,

— jedenfalls ein weit bequemerer Zugang, als ihn Wegener z. B. am südlichen Ende des Dijnphna-Sundes kennen gelernt hatte. Auf DLL, berichtet Frau W., „erkletterten sie einen schneefreien Berg (Nunatak), der ihnen einen weiten Überblick über das gebirgige Land im Inneren bot.“ Bei dieser Darstellung ist es Frau W. entgangen, daß sie den niedrigen Vorsprung des ungefähr 7500 qkm großen, eisfreien DLL, der Kap Bellevue genannt wurde und natürlich kein Nunatak ist, mit der ursprünglichen Bezeichnung dieses ganzen DLL als „großer Nunatak“ verwechselt. Aber nichts von Wegeners wichtigen glaziologischen Beobachtungen, von der Entdeckung eines großen Sees, von den Winkelmessungen des Leiters der Schlittengruppe Bertelsen, von dem lebensgefährlichen Föhnsturm des Rückmarsches, von den mitgebrachten Sammlungen von geologischen Gesteinsproben, gepreßten Pflanzen und Versteinerungen, — wie ja leider aus diesen kargen 11 Zeilen kein unvorbereiteter Leser erkennen könnte, daß diese Schlittenreise, woran Wegener teilnehmen durfte, wirklich ein neues Land entdeckt und ihren Hilfsmitteln entsprechend vorläufig erkundet hatte. Auch wäre hier wohl ein Hinweis am Platze gewesen, daß diese Erkundung, der sich im Mai 1908 noch eine Erkundungsreise von J. P. Koch zu dem nördlich des DLL gelegenen Ymer's Nunatak anschloß, in engem Zusammenhang mit Koch-Wegener's Expedition von 1912/13 steht, wobei sie, nachdem ihnen jetzt der nördliche Teil des DLL in großen Zügen bekannt war, die Kartierung des südlichen DLL zur besonderen Aufgabe machten. — Wir möchten an dieser Stelle ein für allemal den Einwurf zurückweisen, die unzulässig kurze Darstellung dieser Handschlittenreise sei nötig gewesen, um den vorbestimmten Umfang des Buches nicht zu überschreiten. Wenn ein Lebensbild eines Alfred Wegeners gegeben werden soll, so sind es doch wohl seine dauernden wissenschaftlichen Leistungen, die im Vordergrund zu stehen haben, und denen gut und gern auch etwas Familiengeschichte, oder bedenkliche persönliche Notizen aus dem Tagebuch von 1930 hätten zum Opfer gebracht werden dürfen. Was bei der einmaligen Gelegenheit des Wegenerbuches von 1960 an dieser Stelle, ebenso wie schon zuvor bei der Erforschung des Dijnphna-Sundes versäumt wurde, ist nicht wieder gutzumachen.

d. Die vierte Schlittenreise durch Dronning Louise-Land im Frühjahr 1913

Das Tagebuch Wegeners von der „Dänischen Expedition nach Dronning Louise-Land und quer über das Inlandeis von Nordgrönland“ von 1912/13 stimmt weitgehend überein mit dem Tagebuch, das der Expeditionsleiter J. P. Koch seinem, deutsch als „Durch die Weiße Wüste“ (Berlin 1919) von A. Wegener herausgebrachten Expeditionsbericht zu Grunde gelegt hatte. W's Tagebuch kann daher nichts Neues enthalten, weist im Gegenteil an entscheidenden Stellen Lücken auf, die es nötig machen, zum Verständnis das erwähnte Buch von 1919 heranzuziehen. Das war schon für Wegener der Grund gewesen, wie er in seiner Einleitung S. X schreibt, „von der Veröffentlichung seines eigenen Tagebuches abzusehen; unsere Erlebnisse waren ja meist die gleichen.“ Besonders muß bedauert werden, wenn nun W's Tagebuch doch veröffentlicht wurde, daß unklar bleibt, ob es vollständig wiedergegeben wurde, oder ob einzelne Teile, weil sie vielleicht für weniger wichtig gehalten wurden, jetzt fortgelassen wurden. So hätte es z. B. für uns sehr wertvoll sein können, wenn wir von Wegener nachträglich eine Aufklärung über eine in Koch's Bericht unverständliche, aber für die ganze Expedition schicksalhafte Entscheidung hätten erhalten können:

Was ereignete sich am 5. April 1913?

Wie Wegener in dem auf S. 40—43 wiedergegebenen Briefe geschrieben hatte, treten gelegentlich bei schwierigen Unternehmungen unerwartete Stockungen ein, die nach seiner Überzeugung nur psychologisch erklärbar, für das Schicksal der Unternehmung aber entscheidend sein können. — Am 1. 4. 1913 verließ die Expedition die Winterstation „Borg“ und zog mit schwerem Gepäck den Borg-Gletscher aufwärts nach W durch den südlichen Teil von DLL dem Inlandeis entgegen. Vom 5. 4. berichtet Koch: „Am frühen Morgen fuhren wir mit 5 Schlitten westwärts

über den Borgjökel, der zu meinem Ärger mehr und mehr nach Norden abbog und zuletzt die Richtung Nordnordwest hatte (während der Generalkurs der Schlittenreise WSW sein sollte, G.) 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 (= Inlandeis) von 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 . . . Der See war ungefähr 5 km lang; am südlichen Ende kamen zwei Gletscher zwischen den Bergen heraus; der nächste, der Kursbrae, war unser Ziel.“ Man machte also von der bis dahin etwa westlichen Richtung eine schroffe Schwenkung nach Süden, zog etwa 15 km in dieser doch weit vom allgemeinen Kurs abführenden Richtung, um dann wieder über den neu gefundenen „Kursbrae“ nach W weiterzuziehen, obwohl man ihn nicht bis zu seinem Ausfluß aus dem Inlandeis einsehen konnte und daher mit Überraschungen rechnen mußte. Diese Wendung ist auf meiner Karte gestrichelt angedeutet; leider fehlt auch hier wieder in Frau W's Buch die zum Verständnis unerläßliche Karte. Koch berichtet weiter: „Vom Farimagtal aus hatten wir sehen können, daß der Borgjökel im Nordwesten ohne Unebenheiten aus dem Inlandeis entspringt. Ohne Zweifel wäre es in mancher Hinsicht vorteilhafter für uns gewesen, wenn wir unsere Reise auf dem Borgjökel 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.“

Diese letztere Bemerkung kann wohl nicht als Grund, sondern höchstens als Entschuldigung gelten, da der südliche Teil des DLL von der Höhe des Inlandeises auf der Borggletscher-Route hätten eingesehen werden können, siehe z. B. die entsprechenden Photos bei Koch-Wegener S. 188 oder R. E. Hamilton, *Venture to the Arctic*, Penguin Books 1958, Abb. S. 27/31. Weshalb bleibt Koch bei seinem „einsamen Entschluß“, obwohl er doch die einzige Schlittenlast, die zunächst im Farimagtal deponiert worden war, leicht hätte auf den Borggletscher zurücknehmen können, nachdem er gesehen hatte, daß der Borggletscher nach nur 15 km Nordwest-Verlauf wieder auf die erwünschte SW-Richtung drehen und sanften Übergang zum Inlandeis darbieten werde?

Tatsächlich erwies sich sowohl der Zugang zum Kursbrae, wie auch dieser selbst als sehr schwierig. Noch angesichts der ungeheuren Randschlucht dieses Gletschers, als man noch immer ohne allzugroße Aufwendungen zum Borggletscher hätte zurückkehren können, notiert Koch am 8. 4.: „Das war schlimm. Die Pferde waren jetzt 12 Stunden auf den Beinen und waren müde; auch wir Menschen waren 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 sollte. Aber jetzt hatte mich das Glück verlassen, — ich hatte eine Niete gezogen.“ Um es noch einmal kurz zusammenzufassen: Die Expedition befand sich auf dem Borggletscher, der anscheinend bis zum Übergang aus dem Inlandeis keine größeren Schwierigkeiten barg außer einem Stück von 15 km mit NW-Verlauf, der jedoch im oberen Teil wieder in die günstige SW-Richtung überging. Vom Borggletscher in das südwärts abgehende Farimagtal hineinblickend, glaubte Koch im Hintergrunde schon in geringerer Entfernung das Inlandeis zu erblicken und hoffte, so die ihm unsympathische NW-Windung des Borggletschers abschneiden zu können. Er setzte daher sogleich ohne nähere Untersuchung alles auf diese Karte und blieb sogar eisern dabei, als er bereits festgestellt hatte, daß der Übergang auf den Kursbrae äußerste Strapazen für Menschen und Pferde, also auch Zeitverlust bringen werde, der Kursbrae anfangs furchtbar steil war und im oberen Teil nicht einmal bis zum Inlandeis eingesehen werden konnte. Jedenfalls hatte die Erwartung, hier etwa auf kurzem Weg in südlicher Richtung sogleich das freie Inlandeis zu erreichen,

getrogen. Vom Borggletscher hatte Wegener in seinem Tagebuch (B. 112) am 3. 4. noch notiert: „Wir sind sehr gespannt, wie der Borgjökel weiter verläuft, namentlich, ob er vom Inlandeis selbst herkommt. Der Schnee war bis jetzt auf dem Gletscher hart und gut, Spalten waren nicht vorhanden, wenn es doch so bliebe!“

Jetzt könnte Wegeners Tagebuch uns helfen, die hier aufgetauchten Fragen nach Kochs abrupter und verhängnisvoller Entscheidung zu beantworten, — aber leider klafft hier, an einem Wendepunkt der Expedition, eine Lücke in seinen Aufzeichnungen bis zum 11. 4., wo er notiert, nachdem die Würfel bereits längst gefallen sind: „Das Depot liegt nun auf dem Kursbrae . . . An einer Stelle ist die Steigung so, daß wir selbst nur mit Mühe hinaufkönnen . . . Es ist wirklich merkwürdig, daß so etwas überhaupt geht . . .“ Diese Lücke vom 3.—11. 4. ist umso merkwürdiger, als z. B. Wegener am 20. 4. ausdrücklich schrieb: „Der gestrige Tag war so anstrengend, daß ich kein Tagebuch mehr schrieb, sondern froh war, als ich im Schlafsack lag und es gut hatte.“ Also war es für ihn eine erwähnenswerte Ausnahme, wenn er einmal kein Tagebuch schrieb. Sollte er also wirklich eine ganze Woche lang, vom 4.—10. 4., keine Eintragungen gemacht haben, ohne diese später nachzuholen, oder wurden sie bei der jetzigen Herausgabe gestrichen? Sachlich bestätigt er indirekt Kochs Selbstvorwurf, unvorsichtig gehandelt zu haben, wenn er am 25. 4. auf dem Kursbrae notiert: „Als wir heute vormittag nach Überwindung der starken Steigung den Firnsattel hier (auf dem Kursbrae) erreichten, haben wir eine geographische Entdeckung gemacht: Vor uns lag nicht das (erwartete) Inlandeis, sondern ein neuer Teil von DLL. Namentlich war es ein großer Talgletscher tief unter uns, der uns hinderte, unseren Kurs nach SW zu verfolgen und uns zwang, etwas nördlicher zu gehen . . .“

War Wegener etwa, trotz seiner engen Freundschaft mit Koch und seiner Bewunderung für dessen Charakter und Fähigkeiten, mit dem plötzlichen Umstoßen der früheren Reiseroute nicht einverstanden? Er, der auf der Danmark-Expedition, und auch wieder auf dieser Expedition alle fast übermenschlichen Schwierigkeiten mit gutem Humor ertragen hat, vermerkt am 3. Mai: „Sind wir denn ausgemachte Pechvögel? Es ist ja doch ein Hundeleben, das wir führen . . . Die Härte unseres jetzigen Lebens und die Ungeduld verleiten mich in letzter Zeit öfters zu Unbilligkeit gegen meine Kameraden, worunter namentlich Koch zu leiden hat. Meist nimmt er diese Äußerungen innerer Unzufriedenheit mit bewundernswürdigem Gleichmut wie ein notwendiges Übel auf. Nur hin und wieder, wenn ihm die Geduld reißt, gibt er mir einen wohlverdienten Wischer, der mich dann für einige Zeit kuriert . . .“

Wenn man Kochs Entscheidung am 5. April 1913 als verhängnisvoll ansieht, so ist die Gegen-Antwort entschieden abzulehnen: „Es ist ja doch schließlich alles noch gut ausgegangen.“ Tatsächlich hat der Umweg über den Kursgletscher besonders die Kräfte der Pferde außerordentlich stark abgenutzt. Die Expedition wäre mit weit besseren Kräften bis zur Westküste gelangt, wo sie tatsächlich nur um ein Haar noch in Sicht des Meeres der Katastrophe entgangen ist.

Während Frau Wegener in anerkennenswerter Weise die Schriften angegeben hat, in denen Wegeners Untersuchungen während der „Danmark“-Expedition veröffentlicht wurden, fehlen leider für die Expeditionen von 1912/13, 1929 und 1930/31 die entsprechenden Angaben. Zum Verständnis des Wegener'schen Tagebuches 1912/13 wäre angesichts seiner Lücken ein Hinweis auf die volkstümliche Reisebeschreibung Koch-Wegener „Durch die Weiße Wüste“ (Berlin 1919) erforderlich gewesen, sowie die Beigabe einer Karte, woraus mindestens der Reiseweg durch DLL bis zum Erreichen des Inlandeises zu ersehen gewesen wäre.

Die wissenschaftliche Bearbeitung der Expedition von 1912/13 liegt vor in zwei ebenso umfangreichen, wie reichhaltigen Bänden von J. P. Koch und A. Wegener von zusammen 676 Seiten mit zahlreichen Photos, Zeichnungen und Tabellen als Bd. 70 Abt. I und II der Medd. om Grønland 1930. Für die Vor-Expedition 1929 sei hingewiesen auf A. Wegener, „Deutsche Inlandeis-Exp. nach Grønland, Sommer 1929“, in „Zeitschr. d. Ges. f. Erdkunde zu Berlin“, Jg. 1930 Nr. 3/4, S. 81/124.

III. Die verhängnisvolle Lücke im Transportsystem von Alfred Wegeners Grönland-Expedition 1930/31

Soeben, nach 30 Jahren sind die Tagebücher Prof. A. Wegeners von seiner letzten Grönland-Expedition 1930/31 auszugsweise veröffentlicht worden¹⁾, worauf an anderer Stelle besonders eingegangen werden soll. Schon aus den bisherigen Veröffentlichungen über diese Expedition^{13 0 0} war bekannt, daß wie fast bei allen Polarexpeditionen auch hier das Transportproblem sich als entscheidend für Erfolg oder Mißerfolg ausgewirkt hat, hier um so entscheidender, als das unersetzliche Leben Alfred Wegeners damit tragisch verknüpft war.

Im folgenden soll versucht werden, diese Frage von einer bisher nicht erörterten Seite her zu überprüfen, in der Annahme, daß solche Erwägungen für die Geschichte der Polar- und Grönlandforschung, wie für die Vorbereitung neuerer Expeditionen von Bedeutung sein könnten.

Ein beträchtlicher Teil der Schwierigkeiten, unter denen A. Wegeners letzte Expedition zu leiden hatte, wurde bisher auf die von ihm zum ersten Male in Polargebieten verwendeten Propellerschlitten (PS) zurückgeführt, die trotz des bewundernswerten Einsatzes der dabei tätigen Expeditionsteilnehmer infolge unerwartet ungünstiger Beschaffenheit der Bahn und der Witterung praktisch nicht das leisteten, was man sich von ihnen versprochen hatte. Wegener hatte die „klassische“ Methode der Polarforschung als junger Meteorologe bei der „Danmark“-Expedition 1906/08 in Nordost-Grönland mit zwei Überwinterungen in 77°N und großen, schwierigen Schlittenreisen bis 81° nach Norden und 74° nach Süden von Grund aus kennen und üben gelernt²⁾, sowohl mit Hand- wie Hundeschlitten. Noch nach Jahrzehnten wurde er nicht müde, den bei aller persönlichen Quälerei faszinierenden Reiz einer solchen Hundeschlittenreise und ihre außerordentliche Leistungsfähigkeit zu preisen; aber auch von den Möglichkeiten des Handschlittens, wobei jeder Teilnehmer seinen eigenen, leichten Schlitten ziehen sollte, hielt er sehr viel als dem letzten und keineswegs schlechtesten Hilfsmittel, falls auch die Hunde schließlich versagen sollten (wie ich es 1929 erleben mußte, als meine Hunde ins Zelt eingebrochen waren und frisches Haifleisch gefressen hatten³⁾). So hob er immer wieder die große 280-km-Handschlittenreise hervor, die der dänische Forscher Garde 1893 in das Inlandeis Südgrönlands unternommen hatte; sie war das Vorbild für eine ähnliche Reise über 300 km während der Vor-Expedition 1929,⁴⁾ um die Aufstiegsverhältnisse aus der Diskobucht (Quervains Havn) und die Begehbarkeit des Inlandeises bis ins Firngebiet im Hinblick auf die große Expedition zu untersuchen und eigene Erfahrung zu sammeln für den Fall eines etwa notwendigen Rückzuges nach Havarie der Hunde- oder Motorschlitten (² S. 25/47 und Karte).

Aber seit den Zeiten der „Danmark“-Expedition und der späteren Überwinterung und Durchquerung Grönlands mit J. P. Koch 1912/13⁵⁾ waren die Ansprüche besonders an die wissenschaftlichen Instrumente zur Erforschung des Inlandeises und seiner Atmosphäre, und damit auch ihre Gewichte gewaltig angewachsen. Es war für Wegener klar, daß in den dreißiger Jahren mindestens für die Lasttransporte motorische Hilfsmittel mit herangezogen werden mußten, und daß von ihrer richtigen Auswahl und Anwendung für den Erfolg einer so großen Expedition viel abhing; wie viel, sollte ja leider die Zukunft zeigen.

Mag auch heute die Technik mehr und vollkommener Lösungen darbieten, um deren Erprobung und Anpassung sich vor allem der Leiter der französischen Grönland- und Antarktis-Expeditionen seit 1948, Paul Emile Victor, verdient

¹⁾ Wenn man miterlebt hat, welchen Wert A. Wegener gerade auf diese Handschlittenreise gelegt hat, erscheint es ganz unverständlich, daß diese Reise auf keiner, nach A. Wegeners Tod erschienenen, offiziellen Karte enthalten ist: ² Bd. 1 Karte vor S. 3; ¹³ Karte S. 12; ja noch in ⁴ Karte S. 19 von 1960!

gemacht hat, so zeigt sich doch immer wieder, daß mit den Ansprüchen an die Technik auch die Möglichkeiten von Fehlschlägen wachsen; hierfür bietet die große „British North-Greenland-Expedition 1952/54“ unter C. J. W. Simpson ⁴, wobei zweimal große Versorgungsflugzeuge havarierten, bemerkenswerte Beispiele.

So dürfte es für die Geschichte der Grönland- und Polarforschung von Interesse sein, einmal die Frage der mechanischen Transportmittel bei Alfred Wegeners letzter Expedition zu überblicken, die, auch zugunsten der Propellerschlitten, aus Briefen Wegeners während der Vorbereitungszeit einen neuen Aspekt gewinnt.

Aus 6a S. 307 ist bekannt, daß der Verfasser Anfang 1928 an seinen früheren Lehrer in Marburg 1910/11 und Chef bei der Deutschen Seewarte 1919/24 über seinen Plan berichtete, eine aerologische Meßstation an der Ostküste Grönlands und anschließend auf dem Inlandeis einzurichten ⁷. Veranlassung war die Entdeckung gewaltiger Höhenstürme in den Sommern 1926 und 1927 über der äußersten NW-Spitze Islands, und 1928 auf dem deutschen Forschungsschiff „Meteor“ zwischen Island und Grönland, heute bekannt als „jet stream“, deren Ausdehnung durch gleichzeitige Messungen auf Island und Grönland erforscht werden sollte ⁸. Dieses Vorhaben hatte bereits die Unterstützung der Dänischen Regierung (Grönlands Styrelse) und der „Notgemeinschaft der Deutschen Wissenschaft“, besonders ihres Präsidenten Exz. Dr. F. Schmidt-Ott gefunden. Wegeners freudig zustimmender Brief vom 15. 1. 28 ist in ^{6a} S. 307/8 vollständig mitgeteilt und darf zugleich als Geburtsurkunde seiner großen, geophysikalischen Grönlandexpedition 1929 und 1930/31 betrachtet werden, deren Plan ausdrücklich mein älteres aerologisches Projekt als eine seiner Quellen einbezog.

In diesem ersten Brief sieht Wegener das Transportproblem so: „Die Station (in der Mitte des Inlandeises, G.) sollte von Westgrönland her auf das Inlandeis hinaufgeschafft werden, weil von hier aus der Transport leichter ist (da Westgrönland früher im Jahre und öfter von Schiffen des Kgl. Grönländischen Handels angelaufen wird und auch die Aufstiegsmöglichkeiten besser bekannt waren, G.) Transportmittel: Ein Flugzeug, das durch wiederholtes Überfliegen der Randzone zuerst ein Depot in 2000 m Höhe anlegt und dann als Motorschlitten die Station weiter hinaufschleppt. Doch muß vorgesorgt werden, daß der Plan auch dann noch funktioniert, wenn das Flugzeug vollständig versagt — Bruch beim ersten Start.“ Wegener wollte also das Flugzeug in doppelter Weise benutzen: einmal zum Überfliegen der schwierigen Geländeformen im Randgebiet bis etwa 100 km Küstenabstand (steile Berge, durch Spalten oder Gletscherbrüche unterbrochene Gletscher, Schneesümpfe und Spaltenzonen des Inlandeises) als Lastflugzeug; zum anderen im nur noch unmerklich ansteigenden, spaltenlosen und nicht mehr durch sommerliche Schmelzung beeinflussten Firngebiet zwischen 2000 und 3000 m Seehöhe als Traktor bis zur vorgesehenen „zentralen Firnstation“ in etwa 400 km Küstenabstand — gewiß ein bestechender Gedanke.

Am Schlusse des Briefes schreibt Wegener: „Ich beabsichtige, im 1. Heft der (soeben 1928 neu gegründeten Zeitschrift) „Arktis“ über die Arbeitsbedingungen und Aufgaben einer solchen Station etwas zu schreiben. . . Ich werde das in diesem Aufsatz näher erläutern, der sich, wie gesagt, auch mit der praktischen Durchführbarkeit beschäftigen wird. Die Anlage und der Betrieb einer solchen Station ist ja eine gewaltige Aufgabe, aber sie ist lösbar.“ Dieser Aufsatz vom Frühjahr 1928 wurde indessen von A. Wegener nicht veröffentlicht, weil er in der Zwischenzeit zu wesentlich besseren technischen Lösungen gelangt war. Sein Entwurf findet sich, leider undatiert, im wissenschaftlichen Expeditionswerk ⁹ S. 3/9 ²⁾ und gekürzt

⁷⁾ Wie wenig druckreif diese Ausarbeitung geblieben ist, geht u. a. daraus hervor, daß darin die Randstation in etwa 100 km Küstenabstand und „vielleicht 500 m Höhe“ errichtet werden soll; tatsächlich müßte es „vielleicht 2000 m Höhe“ heißen; denn A. Wegener hat nach ¹⁰ Bd. I, Tafel II, 1913 selbst in 100 km Küstenabstand die Seehöhe von 2000 m gemessen, ebenso A. de Quervain 1912 weiter südlich mindestens 1600 m in derselben Küstenentfernung ¹¹.

in Frau Wegener's Buch ¹ S. 184/88. Hierin beschreibt Wegener drei Steigerungsmöglichkeiten:

1. nur mit Pferden, wie bei Koch-Wegener's Durchquerung 1912/13, und zwar im ersten Sommer und Herbst bis 400 km, wobei die Pferde m. o. w. verbraucht werden; im zweiten Jahr nur mit Hundeschlitten. Im endgültigen Plan ¹² S. 200 lautet die Alternative schon genauer: „(1) alleinige Verwendung von Hunden, (2) alleinige Verwendung von Pferden und (3) Verwendung erst von Pferden und sodann von Hunden . . . Am günstigsten wäre es, wenn man die Pferde nur auf der ersten Transportreise benutzt und dabei schlachtet, um sie dann bei den unmittelbar folgenden Hundeschlittentransporten als Futter verwenden zu können.“

In der Praxis des Sommers und Herbstes 1930 ergab sich allerdings nach den Erfahrungen der Vorexpedition 1929 als relativ beste Lösung, die Pferde nur für die starke Steigung des Aufstiegs-gletschers bis 1000 m, die Hundeschlitten von dort bis 400 km zu verwenden.

Nachträglich müssen wir freilich feststellen, daß es selbst bei der Einteilung nach (3) nicht möglich gewesen wäre, die von Wegener veranschlagten 10 Tonnen Ausrüstung nur mit Pferden und Hunden nach 400 km zu bringen. Auch abgesehen davon, daß die Pferde völlig in Anspruch genommen waren durch das Heraufbringen der annähernd 100 to für die Weststation und Eismitte durch den Gletscher bis zum Inlandeisrand, hätten sie unmöglich noch 10 to durch das äußerst unebene, von Bachbetten, Spalten und Schneesümpfen durchzogene und immerhin nicht unbedeutend ansteigende Randgebiet bis zur Firngrenze, geschweige denn bis 400 km hineinbringen können; die glaziologischen Verhältnisse hier unterschieden sich doch, wie die Vorexpedition feststellen mußte, allzusehr von denen, die Koch—Wegener weiter nördlich 1913 vorgefunden hatten. Auf der anderen Seite erscheint es nachträglich als ebenso unmöglich, diese 10 to vom oberen Gletscher-Ende nur mit Hundeschlitten bis 400 km zu schaffen. Im Sommer 1930 konnten bei meist günstigem Wetter tatsächlich als sehr gutes Ergebnis drei Hundeschlittenreisen mit 22 Schlitten zu je etwa 9 Hunden 3200 kg Nutzlast, also je Schlitten etwa 145 kg nach 400 km bringen. Hiernach muß es also als ziemlich aussichtslos betrachtet werden, ob die für diese 10 to erforderlichen 62 Schlittenlasten hätten organisiert werden können, selbst wenn die Verzögerung von sechs Wochen durch das Wintereis nicht eingetreten wäre und die Lasten schon in 1000 m Höhe gelegen hätten.

2. Mit zwei Flugzeugen, die, wie schon in seinem Brief an mich vom 15. 1. 1928 vorgesehen, Lasten unter rascher Überwindung der größten Aufstiegsschwierigkeiten bis zum Beginn der Firnzone einfliegen, und von dort bis zur Mitte als Propellerschlitten gleitend weiterschleppen sollten. — Diesen Gedanken hat Wegener bereits im Sommer 1928 verlassen.

3. Luftschrauben-Motorschlitten: „Bis zur Randstation (ca. 100 km Küstenabstand) würde der Motorschlitten leer von Pferden gezogen werden, von da ab mit eigener Kraft fahren. Die ganz ebene Oberfläche des Inlandeises jenseits der Randzone stellt eine ideale Bahn für Propellerschlitten dar, so daß dieser als das naturgemäße und rationellste Beförderungsmittel bei Inlandeisreisen erscheint . . .“ Weitere Vorteile sind nach Wegener's Ansicht leichteres Zusammenarbeiten mit den Zugtieren und Fortfall der Landeschwierigkeiten der Flugzeuge.

Am 6. Sept. 1928 schreibt Wegener, seine nach ¹ schon vor längerer Zeit der Notgemeinschaft eingereichte Denkschrift ¹² werde mir in Kürze zugehen. Vieles sei noch zu klären: „Insbesondere müssen wir uns schon jetzt vor der Vorexpedition möglichst genau über die Möglichkeiten der Motorschlitten und Traktoren informieren, so daß wir in Grönland, wenn wir den Aufstiegsplatz vor uns haben, sofort entscheiden können: hier brauchen wir das und das . . . Wenn wir im Herbst 1929 zurückkommen, müßte der Bau des (oder der) Motorschlitten sogleich oder jedenfalls in kürzester Zeit in Auftrag gegeben werden; wir müssen

schon jetzt mit den Firmen darüber verhandeln. Ich hoffe, daß Sie uns Ihre ausgebreiteten Kenntnisse auf diesem Gebiet dabei zur Verfügung stellen werden³⁾ . . . Ich glaube, für die praktische Arbeit in Grönland müßten wir wohl noch einen weiteren Expeditionsteilnehmer, wenigstens für den Luftschrauben-Motorschlitten hinzugeben, weil dieser doch sehr große Entfernungen zurücklegen muß. Wenn der Raupentraktor in der Randzone bleibt, ist er ja stets in der Nähe der Randstation, die mindestens mit 1 Mann auch in dieser Zeit besetzt sein soll . . .“ Der Propellerschlitten solle an der zentralen Firnstation überwintern, wo er vielleicht für die Radiostation verwendet werden könne, so daß ich an ihm besonders interessiert sein dürfte; ich könne auch die Oberleitung der gesamten Motortransporte übernehmen und möge für eine bevorstehende Sitzung in Berlin „das Referat über die Motorschlitten übernehmen. Einige Gesichtspunkte habe ich auf beiliegendem Zettel zusammengestellt . . .“ Dieser umfaßt unter der Überschrift: „Anhaltspunkte für die Ausrüstung mit Motorschlitten“ nicht weniger als 50 enggeschriebene handschriftliche Zeilen. „Ich nehme vorläufig an, daß wir einen Raupenschlepper (für die Randzone — 50 bis 100 km weit —, im Frühjahr vielleicht auch für die Windzone — bis 250 km etwa) und einen Luftschrauben-Motorschlitten (für die Wind- und Kältezone — etwa 100 bis 400 km) brauchen. Beim Raupenschlepper kommen wohl nur vorhandene Modelle in Betracht . . . Auf Gletschern scheinen damit noch wenig Erfahrungen vorzuliegen. Vielleicht rutschen sie da. Die Traktoren gehen wohl alle nur langsam, können aber wenigstens auf Land große Lasten ziehen. Ob auch auf Eis, ist fraglich. — Der Luftschrauben-Motorschlitten ist für die langen Strecken im Inneren (Höhe dauernd 2000—3000 m) bestimmt (also für etwa 100 bis 400 km Küstenabstand, G.) Er kann wohl nur eine mäßige Last befördern, aber sehr schnell, etwa Güterzug-Geschwindigkeit . . .“ W. erörtert ausführlich Art und Stärke der Motoren, Luft- oder Flüssigkeitskühlung usw. „Es scheint auch, daß man mit viel schwächeren Motoren auskommt, als für ein Flugzeug nötig wäre, das in 3000 m Höhe noch starten kann. Vielleicht reichen schon 150—200 Pferde . . .“

Wie zutreffend, man mag sogar sagen hellsichtig, Wegener die Transport-einteilung damals sah: Raupenschlepper für die unebene, teilweise steile Randzone bis etwa 100 km, von dort aus bis in die Mitte Propellerschlitten, mag erkannt werden aus den Schlußfolgerungen, die der Leiter der Propellerschlitten-Gruppe, Dipl.-Ing. Curt Schif von der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt in Berlin-Adlershof, aus den tatsächlichen Erfahrungen von 1930 und 31 im Wissenschaftlichen Expeditionswerk⁹ Bd. I. S. 95/96 gezogen hat:

„Faßt man die Erfahrungen zusammen, dann ist klar zu erkennen, daß das Anwendungsgebiet des Propellerschlittens durch die Geländeverhältnisse scharf abgegrenzt ist. In der Randzone bis 100 km Randabstand ist weder ein zuverlässiger, noch ein wirtschaftlicher Betrieb möglich, und zwar aus folgenden Gründen: 1. Bei der Querung des Spaltengebietes sind die PS so gefährdet, daß immer mit schweren Beschädigungen . . . gerechnet werden muß. 2. Schneesumpfgelände, Steigungen und starker Gegenwind sind im Randgebiet Hindernisse, welche die Fahrgeschwindigkeit und Zuladung trotz übermäßiger Beanspruchung der Motoren unerträglich herabsetzen, so daß sich ein Betriebsstoffverbrauch . . . ergibt, der doppelt so groß ist wie der der Hundeschlitten. 3. Zonen mit Nadeleis oder harten Schneewehen bedingen einen übermäßig starken Verschleiß der Kufen und beanspruchen Fahrwerk und Karosserie in unzulässigem Maß.“

Auf dem Gebiet zwischen 100 und 400 km ist der PS dagegen sowohl als schnelles Reisefahrzeug als auch als Lastfahrzeug hervorragend geeignet . . .“ (folgt ausführliche Begründung).

³⁾ Wegener spielt hier, freilich etwas übertreibend, darauf an, daß ich für mein eigenes Projekt die Verwendung eines Raupenschleppers vorgesehen, die Erzeugnisse mehrerer Fabriken studiert und ein Exposé mit dem Ergebnis dieser Feststellungen, Katalogen usw. ihm zur eigenen Verwendung übersandt hatte.

Da in der Randzone die Erfahrungen von 1929, 1930 und 1931 ergeben haben, daß auch die Hundeschlitten z. T. aus denselben Gründen nur sehr unwirtschaftlich arbeiten, die Pferde überhaupt ausfallen, ist in der Randzone für diesen Streckenabschnitt der dafür vorgesehene Raupenschlepper die einzige gegebene Lösung.

Hiervon geht auch der nächste Brief Wegener's vom 21. 9. 1928 aus, der zwei handschriftlich eng beschriebene Seiten von zusammen 90 Zeilen umfaßt, von denen allein 71 Z. von den Motorfahrzeugen handeln. W. teilt zunächst mit, daß er in zwei Mitarbeitern der DVL, Dipl.-Ing. Dr. H. und Dr.-Ing. S., sehr eifrige und wertvolle Ratgeber für die Motorschlitten-Frage gewonnen habe. „H. schlägt vor, die ‚tierischen Hilfskräfte‘ ganz oder z. T. wegfällen zu lassen. Das will ich aber nicht. Ich sehe gerade eine unserer wichtigsten technischen Aufgaben darin, das bisher fehlende Zusammenarbeiten der alten Methode mit Zugtieren und der neuen maschinellen Reisemethode zustande zu bringen, wobei erstere nicht nur imstande sein muß, die Sicherung der letzteren zu übernehmen, sondern auch sofort bei Versagen der Maschinen die Führung übernehmen muß. Das ist noch unvergleichlich billiger, als eine ausreichende Sicherung auf maschinellm Wege (wofür H. eine vollständige Reserve für Fahrzeug und Motor vorschlug, G.) H. schlägt ferner vor, einen großen und einen kleinen PS zu bauen, und mit dem kleinen schon in diesem Winter in den Alpen Versuche zu machen (also Winter 1928/29, G.) . . .“ In Wegeners Brief folgen die sehr detaillierten Abschätzungen von H. über erforderliche Motorstärke („Hansen schlägt also vor: 1. einen größeren Transporteschlitten mit 100—200 PS . . .“), Verbrauch, Geschwindigkeit, Nutzlast usw., die diesen Berater als einen hervorragenden, mit dem damaligen Stande der Technik völlig vertrauten Sachkenner ausweisen. Aber er besaß ja keine Erfahrungsdaten über die noch gar nicht vorhandenen PS, die ihm erst die von ihm selbst vorgeschlagenen Versuche auf alpinen Firnfeldern liefern sollten. Daß diese Versuche nicht zustande gekommen sind, weder in diesem noch im folgenden Winter, ja noch nicht einmal — wegen eingebrochenen Tauwetters bei Besichtigung finnischer PS in Helsinki unmittelbar vor der Ausreise der Vorexpedition (¹ S. 190), ließ diese mühevollen Abschätzungen notwendigerweise in der Luft schweben. Wenn daher Wegener in seinem, in ¹ soeben im Auszug der Öffentlichkeit mitgeteilten, persönlichen Expeditions-Tagebuch viel später, am 4. Sept. 1930, nach einer erfolglosen Probefahrt im schlimmsten Randgebiet des Inlandeises besorgt notiert: „Unsere Motoren haben nur 100 PS gegen 150 bei den Finnen (tatsächliche Nennleistung 112 PS, tatsächliche Leistung auf dem Inlandeis nach ¹ Bd. I S. 99 108 PS, G.) . . . Ich fürchte fast, das ist ein Rechenfehler von H. gewesen, daß er meinte, es reichte trotzdem. Ja, es reicht gerade, aber wir bekommen nicht genug Fahrt! (Gewiß, weil ja die Propellerschlitten für die Randzone niemals bestimmt waren. Nach der abschließenden Zusammenstellung von Schif in ⁹ Bd. I S. 94 war die tatsächlich erreichte mittlere Fahrtgeschwindigkeit zwischen 100 und 400 km Küstenabstand bergan 30,0 km/h, hergab 33,2 km/h, also völlig den ursprünglichen Erwartungen Wegeners entsprechend! G.) . . . Wir hätten nicht schwächere, sondern stärkere Motoren gebraucht als in Finnland. Aber die hätten wir freilich nicht umsonst bekommen . . .“, so ist objektiv feststehend, daß dieser, aus ängstlicher Stimmung geborene Vorwurf gegen Dipl.-Ing. Dr. H. zu Unrecht erhoben worden ist, wovon sich Wegener gewiß später selbst überzeugt hätte. Umsomehr muß es bedauert werden, daß dieser, nur einer vorübergehenden Depression entsprungene Vorwurf nun, 30 Jahre später und ohne jeden berichtigenden Kommentar, der Öffentlichkeit bekanntgegeben wird, zweifellos nicht im Sinne des 1930 verstorbenen Expeditionsleiters. Diese nachträgliche kritiklose Veröffentlichung ist ein schlechter Dank an einen Mann, der alles nur Mögliche getan und vorgeschlagen hat, um den von ihm verehrten A. Wegener so zuverlässig wie möglich zu beraten, und von dem Wegener damals noch hoffte, er werde in Grönland selbst die Motorschlitten betreuen. Aus dem letzten Satz von Wegeners Stoßseutzer vom 4. 9. 1930 geht außerdem mit aller wünschenswerten Deutlichkeit hervor, daß nicht die Empfeh-

lung von Dr. H., sondern die kostenlose Hergabe gerade dieser 112-PS-Motoren für ihre Verwendung entscheidend gewesen ist.

Im zweiten Teil dieses Briefes vom 21. 9. 1928 behandelt Wegener die Frage des Raupenschleppers in der bei ihm gewohnten Gründlichkeit: „Für den Raupenschlepper hat H. mit Dr. S. von der D. Landwirtschaftsgesellschaft Berlin, Dessauer Str. 14, gesprochen. Letzterer empfiehlt das Modell der Linke-Hoffmann-Lauchhammer-Werke Breslau mit 50 PS Kämper-Motor, Geschwindigkeiten 4,3, 5,8 und (12) km/h. Kann auf weichem Acker Fahren von 10 bis 15 to schleppen. Gewicht 3100 kg, Preis 11 000 Mark. — Ein kleinerer Schlepper anderer, für uns möglicherweise besserer Konstruktion ist der Stock-Schlepper (Stock-Motorpflug AG, Berlin-Oberschöneweide). Die Kette ist hier durch eine Feder gespannt (W. zeichnet eine Skizze dieser Anordnung dazu). Die kleinen Rollen (des ersteren Modells, G.), die im Schnee wohl leicht vereisen, fallen dabei weg. 28 PS wiegt 2200 kg, Preis 5800 Mark, Geschwindigkeit 3,8, 5,2 und 9,5 km/h. Bodenpressung 0,5 kg/cm² (gegen 0,35 bei dem vorigen), kann aber durch aufgelegte Platten etwa auf die Hälfte reduziert werden. Infolge des großen Vorderrades klettert der Schlepper z. B. über 50 cm dicke Baumstämme . . .“ Es folgen noch ausführliche Angaben über Vorschläge H's für nicht gefrierende und korrodierende Kühlmittel. Der Brief schließt: „Die Russen sollen, wie Loewe schreibt, auf der Luftfahrt-Ausstellung in Berlin (ab 7. Okt.) einen Propellerschlitten ausstellen“, — weswegen Wegener mit mehreren von uns diese Ausstellung besuchte, die ihn sehr zu Gunsten dieses Prinzips beeindruckte.

Immerhin stand bis zum 21. 9. 1928 ein Raupenschlepper für die Randzone fest in Wegeners Programm. Dementsprechend hieß es in seiner, der ganzen Vorbereitung und Durchführung der Vor- und Hauptexpedition zu Grunde gelegten „Denkschrift über Inlandeis-Expedition nach Grönland“ vom Spätsommer 1928¹² S. 201: „Von den für die Hauptexpedition in Aussicht genommenen Motorschlitten soll mindestens einer ein Propellerschlitten sein. Es kann wohl kaum einem Zweifel unterliegen, daß ein solcher das naturgemäß moderne Beförderungsmittel auf der ganz ebenen und weichen Oberfläche des zentralen Firnggebietes ist . . . solche Propellerschlitten mit 100 PS-Motor sind bereits in Rußland im Gebrauch . . . In der Randzone wird man jedenfalls irgendein Traktormodell benutzen können.“

Nun ist eine seltsame, völlig unerklärliche Erscheinung zu beobachten: Obwohl der volle Wortlaut dieser „Denkschrift“ nicht nur im Druck erschienen ist, sondern auch als Umdruck in den Händen aller wesentlicheren Expeditionsteilnehmer war, verschwindet der für das so wichtige Randgebiet bis 100 km von Anfang an fest vorgesehene Traktor vom 5. November 1928 an, wo auf der Tagesordnung der ersten Besprechung der Vorexpeditions-Teilnehmer noch der Punkt 2a hieß: „Technische Ausrüstung: Propellerschlitten und Schlepper“, vollständig aus der weiteren Erörterung; weder kommt er in den zahlreichen Briefen und Bedarfslisten vor, die ich von Wegener bis zur Abreise der Vorexpedition im April 1929 und zur Hauptexpedition April 1930 erhielt, noch in einer der zahlreichen Besprechungen während der beiden Vorbereitungsperioden. Es ist, als ob der Traktor mit einem strikten Tabu belegt worden sei, das alle Expeditionsmitglieder einschließlich des Leiters und seiner technischen Spezialberater einschloß. Selbst als im Sommer 1929 an zwei Stellen das Inlandeis erstiegen und die unebene Randzone bis ins Firnggebiet durchschritten wurde, kam die Verwendung eines Traktors niemals wieder zur Erörterung, so klar es nach dem Plan war, daß die Propellerschlitten erst jenseits 100 km eingesetzt werden sollten, und so klar auch die Erfahrungen der Vorexpedition dafür sprachen, daß auf dem Nadeleis des Randgebietes die Hundepfoten in einem für ordnungsmäßig vorherzuberechnende Reisen verhängnisvollen Maße ruiniert werden, siehe³ S. 120, 137, 148. Selbst in Wegener's persönlichem, umfangreichen Expeditions-Tagebuch, dem er die geheimsten Gedanken und Sorgen anvertraute, wird niemals auch nur angedeutet, daß das Fehlen des vorgesehenen Traktors möglicherweise von Einwirkung auf den Gang der Arbeiten, besonders der

Transporte gewesen sein könnte. Sogar nachdem Wegener mit seinen technischen Beratern in Finnland die dortigen Propellerschlitten angesehen hatte, wovon er uns öfters während der Vorexpedition berichtete, wurde weder von ihm noch von uns des doch mindestens ebenso notwendigen Traktors gedacht.

Die einzige Erwähnung erfolgte jetzt erst in ¹ S. 191, wo Frau E. Wegener, die an der Finnlandreise ebenfalls teilgenommen hatte, sich erinnert: „Von Abo fuhren wir nach Stockholm hinüber, um dort Traktoren und Raupenschlepper anzusehen, die in Schweden im Schnee Verwendung fanden. Sie hatten aber ein soviel größeres Gewicht, daß ihr Transport auf das Inlandeis hinauf noch größere Schwierigkeiten machen mußte, als man schon von den finnischen Propellerschlitten erwartete. So blieb die Entscheidung für die finnischen Schlitten bestehen.“

Und damit war die Entscheidung über die Expedition gefallen; denn in Wegener's bis zum Herbst 1928 so unwiderleglich klarer Transport-Einteilung war niemals die Rede von Propellerschlitten oder Traktor gewesen, sondern stets nur von beiden zusammen, jeweils für die naturgegebenen Reiseverhältnisse von 100 bis 400 km, und für die Randzone bis 100 km ins Innere. Und wenn sich schon im März 1929 ergab, daß schwedische Raupenschlitten zu schwer seien, — weswegen ging man nicht sogleich wieder auf das in der „Denkschrift . . .“ vom Spätsommer 1928 festgelegte Programm zurück: „Für die Randzone wird man irgendein Traktormodell benutzen können“. Daß wir, obwohl wir alle diesen Transportplan kannten, 1930 ohne diesen Traktor, ja sogar ohne diese entscheidende Lücke im Transportplan zu bemerken, hinausgingen, gehört für mich zu den Unbegreiflichkeiten, die Wegener in dem hochbedeutsamen, am Schlusse wiedergegebenen Brief vom 10. 12. 1928 über Expeditions-Psychologie in früheren Expeditionen als schicksalhaft entscheidend zu erkennen glaubte.

Rückwärts betrachtet wäre ein normaler Traktor (Raupenschlepper) für die Strecke vom sogenannten „Ebenen-Depot“ in 930 m am oberen Ende des Aufstiegs-gletschers bis etwa 100 km in 2100 m Seehöhe das einzige den Verhältnissen angepaßte Transportmittel gewesen. Die Hunde wurden, wie bereits erwähnt, auf dem schmelzenden Firn und Eis, dem „Nadelkisseneis“ aufs äußerste strapaziert; das An- und Ablegen der . . . zig Hundekamikker bedeutete auf der anderen Seite einen beträchtlichen Zeitverlust; Pferdetransporte sind — im Gegensatz zu den Eisverhältnissen bei Koch—Wegeners Durchquerung am Westrand des „Dronning Louise-Landes“ in der Randzone fast unmöglich. Bei der langsamen Fahrt des Traktors konnte man mit gebotener Vorsicht Spalten überschreiten oder auf einem noch so sehr im Zickzack geführten, wenn nur gut markierten Weg umgehen. Die im Randgebiet sehr unebene Oberfläche, mit herausgeaperten Eisrippen, eingeschnittenen Bachbetten und Schneesümpfen dürfte von keinem anderen Transportmittel besser überwunden werden können als mit einem Traktor, ebenso die in Wellen stärkeren Steigungen. Auch das die Propeller- und Hundeschlitten so außerordentlich behindernde Anfrieren der Kufen bei jedem noch so kurzen Halt wäre für die Raupen kein Problem gewesen. Die barometrische Höhenkurve von Prof. K. Wegener in ⁹ Bd. I. S. 151 zeigt zwischen dem oberen Gletscherende und 100 km eine mittlere Steigung von 1,1 %, jedoch von 12—20 km einen Steilhang mit durchschnittlicher Steigung von 3 %, die sich auf der Leeseite der erwähnten, küstenparallelen Wellen auf das Doppelte erhöhen mag. So ist die Randzone für die Propellerschlitten zu steil, wogegen sie für Raupenschlepper kein Problem darstellt. Nach der soeben angezogenen Darstellung tritt bei 100 km eine auffallende Verringerung der Steigung ein, für 100 bis 200 km auf 0,4 %. Hier sollte das Regime der PS beginnen, wie Wegener es sich von Anfang an so klar vorgestellt hatte. Hierher durch den Traktor geschleppt und durch ihn vom Ebenen-Depot her mit Benzin und allem anderen Nachschub versorgt, hätten sie mit größter Wahrscheinlichkeit sogleich nutzbringende Lastfahrten ins Innere mit planmäßiger Anlage von Zwischendepots ausführen können, ohne, wie es tatsächlich geschah, die Schlittenkufen, Achsenaufhängung usw. in der Höckerzone und auf den Steil-

hängen der Randzone abzunutzen; man bedenke, daß allein eine Woche hätte eingespart werden können, wenn sich nicht auf dem furchtbaren Abschmelzgebiet am Rande bei den PS-Probefahrten die Gummifederungen abgequetscht hätten, wodurch ein Umbau der Achsen erforderlich wurde (¹³ S. 68). Mit der größten Zugkraft, d. h. mit Anhängeschlitten und etwa 4 km/h Geschwindigkeit würde der Traktor bis 100 km etwa 2 Tage gebraucht haben, mit Rast in einem Zwischendepot bei etwa 45 km, rückwärts ohne Last etwa einen Tag. Hält man mit hinreichender Pause für das gründliche Überholen zwei Fahrten wöchentlich bis 100 km denkbar mit je nur 1000 kg Nutzlast, wovon ein entsprechender Anteil an PS-Betriebsstoff, so hätten in einem Monat 8000 kg nach dem großen Umschlagplatz in 100 km gebracht und der für Eismitte bestimmte Anteil durch die PS bis 400 km befördert werden können, wenn man von den durch den Leiter der PS-Gruppe C, Schif in ⁹ Bd. 1 so übersichtlich zusammengestellten, tatsächlichen Erfahrungen ausgeht. Gewiß wog der kleinere der beiden, von Wegener genannten deutschen Traktoren (S. 37) das Dreifache der leeren, motorlosen PS; dafür konnte er seinen Motor, falls er nicht auch zur Erleichterung ausgebaut wurde, unterstützend einsetzen und konnte auch mit Hilfe seiner Motorwinde den Transport der PS durch den Gletscherbruch beschleunigen. Etwaige Reserveteile konnten in jedem Falle spätestens im Frühjahr 1931, wenn nicht schon im Herbst 1930 aus Deutschland eingetroffen sein. Wer im Film die großartige Fahrt ganz normaler, landwirtschaftlicher Raupenschlepper unter Sir Edmund Hillary im 3. Internationalen Geophysikalischen Jahr 1957/58 vom Rossmeer über Berge, Gletscher und Inlandeis bis zur Südpolstation gesehen hat, wird überrascht erkannt haben, wie viel mehr diesen Fahrzeugen zugemutet werden darf, als irgend jemand für möglich gehalten hätte.

Mag man diese Vision auch in Einzelheiten korrigieren, so glaube ich, daß sie in großen Zügen den tatsächlichen Verhältnissen von 1930/31 entspricht. Daher scheint mir der Schluß zwingend, daß auf diese Weise mit großer Wahrscheinlichkeit die nach Wegeners eigener Rechnung (6a S. 311) 6379 kg betragende Ausrüstung von „Eismitte“, mindestens ein großer Teil davon im August und September 1930 hätte hineingebracht werden können. Selbst wenn die PS gar nichts transportiert hätten, so wäre die reichliche Versorgung von Eismitte durch Hundeschlitten, die mit voller Last nur von 100 bis 400 km zu gehen hatten, gesichert gewesen. Das bedeutet aber, daß dann die letzte, verhängnisvolle Lastreise Wegeners im September/Oktober 1930, auf deren Rückmarsch er den Tod fand, nicht erforderlich gewesen wäre.

Man sage nicht, derartige Erwägungen post festum seien wertlos, weil sie an den tragischen Ereignissen des Herbstes 1930 doch nichts mehr ändern könnten. Auch in Zukunft werden wissenschaftliche Expeditionen in die Polargebiete ziehen und sind darauf angewiesen, auch aus Fehlern ihrer Vorgänger zu lernen. Hier wird auch kein Vorwurf erhoben, — ich müßte ihn denn auch gegen mich selbst richten, da ich ja auf die Verwirklichung von Wegeners ursprünglicher und erstaunlich richtiger Transport-Einteilung hätte dringen müssen. Nein, hier handelt es sich nach meiner Überzeugung um eine tragische Verkettung, hervorgerufen durch den seit Ende 1928 fortdauernden Druck auf Wegener und seine Mitarbeiter, in einer von vornherein viel zu kurzen Zeitspanne das gewaltige Arbeitsvolumen zu bewältigen, das die große Hauptexpedition 1930/31 zu ihrer Vorbereitung erforderte. Es ist auch psychologisch verständlich, daß gegenüber den als Neuerung in die Polar-technik eingeführten Propellerschlitten die scheinbar problemlose Auswahl, Erprobung und Mitnahme eines Raupentraktors bekannter Bauart unwillkürlich ins Hintertreffen geriet, ohne daß man die verhängnisvollen Folgen hätte vorhersehen können. Man wird an diese Verkettung besonders beim Lesen von Wegeners, ganz am Schlusse abgedrucktem Brief vom 10. Dezember 1928 denken.

Wegeners Stellung zur Verwendung von Flugzeugen muß noch kurz betrachtet werden, weil ganz übereinstimmend Prof. Kurt Wegener in der Einleitung des Wissenschaftlichen Werkes ⁹ Bd. I S. 3—9, und Frau E. Wegener in ¹ S. 187 nicht

die allein maßgebende „Denkschrift über Inlandeis-Expedition nach Grönland“¹² zitieren, sondern eine, nur im handschriftlichen, undatierten Entwurf vorhandene, zur Veröffentlichung in der „Arktis“ bestimmte Ausarbeitung vom Frühjahr 1928, worin Wegener noch ein ganzes Kapitel der Frage widmet: „2. Mit Flugzeugen. Flugzeuge würden sowohl in wissenschaftlicher wie in technischer Hinsicht große Vorteile bieten . . .“ Im endgültigen, allein maßgebenden Programm vom September 1928 heißt es dagegen (S. 199): „Von Flugzeugen wird dagegen nach eingehender, wiederholter Erwägung wegen ihrer Unwirtschaftlichkeit abgesehen.“

Es ist sicher, daß die intensive Zusammenarbeit Wegeners mit den schon oben erwähnten Flugzeug-Spezialisten der DVL ihn veranlaßt hat, von der Verwendung von Flugzeugen ausdrücklich abzusehen. Bezeichnend dafür ist ein Brief Wegeners vom 16. Oktober 1928: „Lieber Herr Dr., anbei den Schriftwechsel betreffend Klemm-Daimler-Flugzeuge mit bestem Dank wieder zurück. An sich ist das Angebot ja recht günstig. Aber ich lege nun einmal wegen der Schwierigkeit, Landungsplätze zu finden, wegen der großen Seehöhe und der dadurch bedingten Einschränkung der Nutzlast, und wegen der Möglichkeit des Sich-Verfliegens auf dem Inlandeise Wert darauf, daß wir auf dem Boden bleiben, und glaube, wir stehen uns dabei besser, uns auf Motorschlitten einzustellen. Man darf auch nicht zu vielerlei haben. Siehe Scott, der Motorschlitten, Pferde, Hunde und Hand-schlitten benutzte . . . Wir haben auch so schon reichlich vielerlei vorgesehen! Es wird dann leicht alles dilettantisch.“

Daß A. Wegener auch psychologische Bedenken gegen die gleichzeitige Verwendung von Bodenfahrzeugen und Flugzeugen hegte, hat er in einem ausführlichen und für ihn besonders charakteristischen Brief vom 10. Dezember 1928 niedergelegt, worin er dem Geschäftsführer der Internationalen Gesellschaft zur Erforschung der Arktis mit Luftfahrzeugen (Aeroarctic) auf das Anerbieten antwortet, eine eventuelle Flug-Unternehmung dieser Gesellschaft nebenbei auch zur Unterstützung von Wegeners Stationen in Grönland einzusetzen:

„Ihre Anfrage vom 10. dieses Monats nötigt mich zu einer ausführlichen Antwort, da mir viel daran liegt, von Ihnen nicht mißverstanden zu werden.

Die objektive Seite Ihrer Anfrage ist einfach: Natürlich kann ich keiner fremden Expedition verwehren, meine Stationen zu besuchen. Wenn Sie nur Rücksicht darauf nehmen, daß namentlich unsere zentrale Firnstation nicht auf Beherbergung und Verpflegung von Gästen eingerichtet ist und keine Ausrüstung für Rettungs-expeditionen besitzt, so werden wir Sie — selbstverständlich — in aller Freundschaft begrüßen und Ihnen, soweit die Mittel und unser Arbeitsprogramm es zulassen, in jeder Weise behilflich sein.

Subjektiv sieht die Sache freilich für mich anders aus. Gerade Ihnen gegenüber möchte ich völlig offen sein. Es handelt sich um Imponderabilien, deren Geltendmachung in der Öffentlichkeit schwierig sein würde, von denen ich aber bestimmt glaube, daß Sie diese würdigen werden.

Wir brauchen auf unserer Expedition die Suggestion, daß unsere Arbeit sowohl nach ihrer wissenschaftlichen Qualität wie in reisetechischer Hinsicht eine Rekordleistung ersten Ranges ist. Wir müssen uns in die Vorstellung hinein-arbeiten, daß die wissenschaftlichen Probleme, denen wir nachgehen, — das Inlandeis und sein Klima, — überhaupt die interessantesten Probleme sind, die es auf der Welt gibt; und andererseits, daß wir bahnbrechend vorgehen in der richtigen Anwendung neuzeitlicher technischer Hilfsmittel und ihrer Verbindung mit den alten Methoden der Zugtiere. Nur eine solche — objektiv gesprochen übertriebene — Wertung der eigenen Arbeit befähigt zur übernormalen Leistung. Das gilt für jeden Sport, für Alpinistik, und auch für Polarreisen.

Wer in den Alpen einen neuen Aufstieg auf einen bisher unerstiegenen Gipfel sucht, für den versinkt die Welt mit ihren Interessen, bis ihm die Bezwingung dieses Berges als der einzige Sinn seines Lebens erscheint. Wird sie (diese Sug-

gestion, G.), z. B. durch Unfall eines Gefährten, hinweggeblasen, so sieht er plötzlich das Törichte seines Beginns ein, und die Folge ist ein Erlahmen seiner Kletterfähigkeit. Er kann weder vor noch zurück. Versucht er es dennoch, so stürzt er ab an Stellen, die er vorher mit nachtwandlerischer Sicherheit spielend bewältigte. Ich weiß von meinen früheren Grönlandreisen, daß alle großen Leistungen auch dort durch die gleiche Suggestion getragen werden. Die meisten polaren Unglücksfälle bieten bei objektiver Betrachtung etwas Rätselhaftes: Die Schlittenpartie bleibt plötzlich ohne sichtbaren Grund liegen, hat plötzlich die Fähigkeit zu reisen eingebüßt. Der Grund ist immer das Schwinden dieser Illusion, die lähmende Einsicht, daß man irgendwie ein Stümper ist, daß man etwas verkehrt gemacht hat. Alle Teilnehmer einer Expedition unterliegen unbewußt dieser Suggestion, daß sie es besser machen als alle anderen. Und Dreiviertel ihrer Leistungen beruhen auf dem Ehrgeiz, dies zu tun und zu zeigen. Der Leiter der Expedition muß, wenn er seine Aufgabe richtig versteht, diese Suggestion bewußt nähren und darüber wachen, daß sie nicht erlischt; denn ihr verdankt er den größten Teil aller Erfolge.

Und nun wollen Sie mit Flugzeugen zu uns kommen! Schon auf der Fahrt nach Grönland würde es unaufhörlich Diskussionen geben, ob wir nicht besser getan hätten, auch Flugzeuge zu nehmen, und das Mißtrauen in die zweckmäßige Wahl unserer Ausrüstung würde bei jeder Schwierigkeit, der wir begegnen, neu aufleben und am Lebensnerv der Expedition zehren. Fliegen Sie dann gar über uns fort, so werden alle das Gefühl haben: Da fliegt er nun mühelos in ein paar Stunden die Strecke, für die wir Tage und Wochen harter Arbeit brauchen. Dieser Anblick muß uns sportlich demoralisieren, und wenn zehnmals die Vernunft einschreitet.⁴⁾ Denn die Schwierigkeit des Starts, das Warten auf Flugwetter, die Gefahren des Verfliegens und der Landung sieht man ja nicht; man sieht nur die offenbare Mühelosigkeit des Fluges, wo wir uns quälen. Die Wirkung auf uns muß etwa so sein wie die Wirkung von Amundsen's Zeit am Südpol auf Scott und seine Leute. Ich würde es, kurz gesagt, als ein Unglück für meine Expedition betrachten, wenn Sie uns mit Flugzeugen besuchten, und ich möchte Sie deshalb herzlich bitten — fordern kann ich es nicht — Ihre Unternehmung räumlich getrennt von der meinigen durchzuführen.

Was ich im Vorstehenden versucht habe auseinanderzusetzen, ist für mich das weitest Entscheidende. Solche Suggestionen, die manchem vielleicht lächerlich erscheinen, sind in Wirklichkeit von allerrealster Bedeutung; sie sind wichtiger als Pemmikan und ziehen mehr als 15 Hunde vor dem Schlitten.

Aber übrigens scheinen mir auch von Ihrem Standpunkt aus gesehen verschiedene Gründe gegen die von Ihnen geplante Wahl des Arbeitsgebietes zu sprechen. Die große Seehöhe des Inlandeises, — schon nahe dem Rande 2000 m, in der Mitte 3000 m — bedingt, daß Sie sehr starke und also teure Maschinen verwenden müssen, die imstande sind, schwer beladen noch in 3 km Seehöhe zu starten. Wenn Sie mehrere Maschinen solcher Art nehmen, wird Ihre Unternehmung ebenso teuer wie meine ganze Überwinterungs-Expedition . . . Ferner ist das Inlandeis für Flugzeug-Verwendung keinesfalls so günstig, wie man oft annimmt. Ich habe die Frage ja eingehend untersucht. Nur einige der Schwierigkeiten: In der Jahreszeit, wo das (erste G.) Schiff Westgrönland erreicht, gibt es, soweit bekannt, nirgends mehr größere Schneeflächen an der Küste, die als Startplatz dienen könnten. Man müßte also mit Schwimmern starten. Die 100 km breite Randzone besteht aus

⁴⁾ Ganz entsprechend schreibt Richard E. Byrd in „Flieger über dem sechsten Erdteil; meine Südpolarexpedition 1928/30“, deutsche Ausg. Leipzig 1931, S. 217/18 beim Flug über ein Spaltengebiet: „In diesen Spalten hatten die Schlittenreisenden zwei Tage lang in Lebensgefahr geschwebt, — und wir überflogen die Spalten in kaum drei Minuten; ich schämte mich fast“. Und als das Flugzeug die Schlittengruppe schließlich überflog, „wandten sich weiße Gesichter uns zu. ‚Schreit nicht Hurra‘, sagte June, ‚die armen Kerls sind am Sterben‘ . . .“

hartem, sehr unebenem Eis und bietet überhaupt keine Landungs-Möglichkeit, namentlich nicht in der Nähe unserer westlichen Randstation. Man müßte in 2000 m an der Firngrenze zwischenlanden und die Schwimmer durch Kufen ersetzen. Da die Schwimmer bei dieser Landung wahrscheinlich unbrauchbar werden, würden sich einer Wiederholung dieses Fluges große Hindernisse in den Weg stellen. In den Sommermonaten, die allein in Frage kommen, wenn Sie nicht zuvor überwintern wollen, ist die Küste oft viele Wochen lang mit niedrigen Wolken bedeckt, die das Flugzeug zum Warten zwingen. An der Firngrenze und noch 300 km in das Innere hinein herrscht normalerweise stets Schneefegen, wodurch die Schneeoberfläche mit ihren Sastrugi für das Flugzeug verhüllt ist und die Landung schwierig wird.⁵⁾ Aus dem gleichen Grunde, und weil Landmarken fehlen, wird die Besteckrechnung beim weiteren Flug sehr schwierig sein. Einmal von der Route ab, wird man Orientierung nur durch Landung und astronomische Ortsbestimmung erhalten können (falls man die Gestirne sehen kann; in Eismitte war im Juni 1930 zweimal für je fünf Tage kein Gestirn soweit sichtbar, daß eine Ortsbestimmung möglich gewesen wäre, im Juli-August sogar für 15 aufeinanderfolgende Tage! G.) Das ganze zentrale Gebiet von 200 km Breite, in dem unsere Firnstation liegen soll, ist dauernd mit Bodennebel bedeckt, so daß Landungen hier trotz des ebenen, sehr weichen Schnees sehr schwierig sein dürften (tatsächlich war die Oberfläche auch im Sommer größtenteils hart, sowohl durch Harsch, wie auch hartgeweht, G.)

Das ungefähr waren die Gründe, die mich veranlaßten, Propellerschlitten vorzuziehen. Statt 500 PS oder mehr brauchen wir nur 100, wodurch sich die Kosten auf den fünften bis zehnten Teil reduzieren. Der Benzinverbrauch ist entsprechend kleiner. Die Geschwindigkeit, 100 km/h maximal, 40—50 im Schnee, ist immer noch so überwältigend, daß wir sie nicht entfernt ausnutzen können, wenn die Schlitten die ganze Zeit betriebsfähig bleiben. Nutzladung etwa 1500 kg bei 2 Mann Besatzung, also mehr als selbst bei großem Flugzeug. Kein Warten auf Flugwetter, sondern Fahrt bei jedem Wetter, auch bei Schneesturm und Nebel. Kompaß und Meßrad liefern zuverlässiges Besteck, so daß die Route innegehalten und die Depots gefunden werden können. Jederzeit kann für wissenschaftliche Messungen ohne Bruchgefahr angehalten werden. Die Spur im Schnee ist den Nachfolgenden ein bequemer Wegweiser. Keine Panne kann die Insassen gefährden. Hätte ich Flugzeuge auf dem Inlandeis, so würde ich sie doch nur gleitend auf dem Schnee, nicht in der Luft verwenden, und auch für Sie wäre die Versuchung hierzu sehr groß.

Und nun noch etwas anderes: Sie würden, wenn Sie zu uns kommen, mit einem unverhältnismäßig großen Kostenaufwand (der, wie gesagt, den Kosten meiner ganzen Expedition nahekommt) außer der technischen Erprobung gar kein Resultat

⁵⁾ Wer etwa annehmen wollte, durch die großartige Entwicklung des Flugwesens seien Wegener's damalige Bedenken inzwischen längst hinfällig geworden, lasse sich vom Gegenteil aus den Berichten der British North-Greenland Expedition 1952/54 überzeugen, bei deren Versorgung aus der Luft zwei moderne Großflugzeuge havarierten⁵⁾, oder aus den Flugunfällen der letzten Jahre in der Antarktis durch „white out“, die diffuse Beleuchtung bei gleichmäßig niedriger Bewölkung, wie sie Wegener selbst in³⁾ S. 41 schilderte: „Schwierigkeiten (auf der 300-km-Handschlittenreise Mai/Juni 1929) entstanden nur dann, wenn der Himmel mit einer überall gleich hellen Wolkendecke bezogen war. Wenn nämlich dies diffuse Licht von allen Seiten in gleicher Stärke kam, verschwanden alle Unebenheiten des Boden vollkommen für das Auge. Es war dann unmöglich überhaupt den Boden zu sehen, auf dem man ging. Das verursachte eigenartige Gefühle und Täuschungen; aus dem Bestreben, den Boden zu erkennen, von dessen Existenz man ja doch überzeugt war, entsprangen Halluzinationen; bald glaubte man sich einer Wand gegenüber und erwartete im nächsten Augenblick mit der Stirn dagegenzurennen; bald hatte man die Vorstellung, auf einer stark von rechts nach links oder umgekehrt geneigten Fläche zu balancieren. Ein andermal wieder glaubte man zu bemerken, daß es bergauf oder bergab ginge, — und stolperte, weil der Boden horizontal blieb. Dann kam wirklich einmal eine kleine erhöhte Schneewehe, und schon lag man auf der Nase. Man hatte den Eindruck, als schwebten Menschen und Schlitten frei im Weltall, und als bewege man nur die Beine sinn- und zwecklos, als ob man ginge.“

nach Hause bringen, denn alles, was Sie machen könnten, machen wir (dank unserer umfangreicheren Ausrüstung G.) schon viel besser. Sollte es nicht für Sie und die Sache viel besser sein, wenn Sie Ihre Unternehmung so einrichten, daß Sie zugleich den Nachweis der Brauchbarkeit für wissenschaftliche Zwecke liefert? Es wimmelt ja heute noch von lohnenden Aufgaben für Flugzeug-Unternehmungen in der Arktis.

Ich möchte Sie in dieser Hinsicht aufmerksam machen auf Nordost-Grönland, wo ich die Verhältnisse gut kenne. Die beiden Fjordmündungen auf 80—81° Breite^{o)} bestehen aus karbonischen Sedimenten mit zahlreichen Versteinerungen, die erst ganz flüchtig von mir und meinen Expeditionskameraden (der „Danmark-Expedition 1906/08, G.), also bisher überhaupt noch nicht von Fachgeologen untersucht sind (Hekla- und Dijnphna-Sund südlich des „Mallemuck“-Felsens 80,2° N., Ingolfs-Fjord nördlich davon. Erst in den dreißiger Jahren, u. a. durch die „Treeaars-Expeditionen 1931—34“ unter Lauge Koch untersucht, G.) Wenn man hier einen Geologen auf ein paar Wochen absetzen würde, so könnte er sehr wertvolle Resultate erhalten. Am Mallemuck-Felsen zwischen beiden Fjorden herrscht den größten Teil des Jahres, vielleicht mit Ausnahme von Februar bis Mitte Mai, offenes Wasser in genügender Ausdehnung für Wasserflugzeuge, und das Innere der Fjorde bietet bis zum Juni einschließlich ebenes, zur Landung mit Kufen geeignetes Eis. Die Stelle liegt etwa 600 km von West-Spitzbergen entfernt und nur gegen 400 km von Danmarks-Hafen, wo, wie ich höre, jetzt wieder eine Fangstation von den Dänen errichtet werden soll, deren Schiff Sie vielleicht mitnehmen könnte. — Gerade von Danmarkshavn aus bietet sich ferner als weitere, sehr lohnende Aufgabe die photogrammetrische Luftvermessung des ganz vom Inlandeis umgebenen Königin-Louise-Landes, das nur etwa 100 km westlich davon liegt . . . In der gottverlassenen Nordostecke Grönlands würden Sie wohl die dänische Erlaubnis dazu bekommen. Diese Aufgabe (die inzwischen sowohl von dem Dänischen Geodetisk Institut, wie von der Royal Air Force in Verbindung mit den Boden-Vermessungen der BNGE 1952/54^{b)} durchgeführt worden ist, G.) wäre sehr dankbar, weil erst der kleinste Teil dieses Gebirgslandes aufgenommen ist und die weitere Aufnahme ohne Flugzeug sehr schwierig ist. Professor D. La Cour (Direktor des Dänischen Meteorologischen Institutes und Vorsitzender für die Kommission für das 2. Internationale Polar (= Geophysikal.)-Jahr 1932/34, G.) schlug übrigens vor, daß im kommenden Int. Polarjahr 1932/33 in Danmarkshavn und Scoresbysund deutsche Beobachtungsstationen eingerichtet werden sollten, so daß dieses Gebiet sozusagen für deutsche Forschungsarbeiten prädestiniert erscheint. Vielleicht überlegen Sie einmal, ob Ihr Unternehmen an dieser Stelle nicht nutzbringender arbeiten und zugleich die technischen Fragen hier vollständiger lösen könnte als durch einen Besuch unserer zentralen Firnstation.

Also nochmals: Tun Sie uns bitte, das nicht an, daß Sie uns mit Flugzeugen besuchen. Sollten Ihnen meine Gründe hierfür übertrieben erscheinen, so zeigen Sie diesen Brief bitte Herrn Professor Berson. Er wird ihn gewiß verstehen.

Mit den besten Grüßen Ihr ergebener
gez. Prof. Alfred Wegener.

(Bekanntlich konnte die Absicht, während des 2. IGJ 1932/34 dort deutsche geophysikalische Überwinterungsstationen einzurichten oder auch nur die eine oder andere von A. Wegeners drei geophysikalischen Überwinterungsstationen auf Grönland von 1930/31 dafür wieder in Tätigkeit zu versetzen, nicht verwirklicht werden. — Professor A. Berson (1859—1942) bekannter Meteorologe am Preußischen Aeronautischen Observatorium Lindenberg b. Berlin und von daher mit A. W. befreundet; Aerologische Expedition nach Ostafrika, mit R. Süring zusammen Inhaber des Höhen-Weltrekordes für wissenschaftliche Freiballonaufstiege im offenen Korb 31. 7. 1901: 10 800 m).

^{o)} Dijnphna-Sund und Ingolfs-Fjord hatte A. Wegener 1907 erstmals erforscht, s. „A. W's. Schliittenreisen . . .“ und die beiliegende Karte.

Schrifttum:

1. Wegener, Frau E.: Alfred Wegener; Wiesbaden 1960. Tagebücher, Briefe, Erinnerungen.
2. Friis, Achton; Im Grönlandeis mit Mylius Erichsen; die Danmark-Expedition 1906/08. Deutsche Ausg. Leipzig 1910.
3. Wegener, A.: Mit Motorboot und Schlitten in Grönland, Bielefeld u. Leipzig 1930. Handschlittenreise S. 25/47 u. Karte; Eisverhältnisse sehr ungünstig für Hunde: S. 123/4.
4. Koch, J. P. u. Alfred Wegener; Durch die weiße Wüste. Berlin 1919.
5. Simpson, C. J. W.: North Ice; the story of the British North Greenland Expedition 1952/54 London 1957.
Hamilton, R. A. und andere: Venture to the Arctic. Penguin Books, Middlesex 1958. Vgl. dazu:
Georgi, J.: Nord-Grönland: Die Forschungen der BNGE 1952/54. „Erdkunde“. Arch. f. wiss. Geogr. Bd. XII, 1 (Bonn) 1958 51/61; Nachtrag dazu: ebd. Bd. XIV, 1 1960 66/7.
6. Georgi, J.: Im Eis vergraben. Erlebnisse auf Station „Eismitte“ der letzten Grönland-Expedition Alfred Wegeners 1930/31. München 1933 mehr. Aufl. 6a Neue, erweiterte Ausgabe mit geophysikalischer Grönlandkarte; Leipzig 1955 und 1957.
7. Georgi, J.: Aerologie der hohen Breiten und Große Zirkulation. „Arktis“ 1 (Gotha) 1928 83/96, Taf. 24 Abb. 7.
8. Georgi, J.: Ergebnisse von Pilotaufstiegen im Gebiet um Island. Zschr. für Geophysik Jg. 4 1928 352/61. Derselbe: Meteorologische Beobachtungen auf einer Forschungsreise mit „Meteor“ nach Island und Grönland im Sommer 1928. Aus d. Archiv d. Deutschen Seewarte Bd. 49, Nr. 3, 1930.
9. Wissenschaftliche Ergebnisse der Deutschen Grönland-Expedition Alfred Wegeners 1929 und 1930/31. 7 Bde Leipzig 1933/40. — Bd. I S. 3/9.
10. Koch J. P. u. A. Wegener: Wissenschaftliche Ergebnisse der dänischen Expedition nach Dronning Louises-Land und quer über das Inlandeis von Nordgrönland 1912/13 usw. Meddelelser om Grönland Bd. 75 (Kopenhagen) 1930 Abt. I und II. Siehe Abt. I Taf. II.
11. de Quervain, A. u. and.: Ergebnisse der Schweizerischen Grönlandexpedition 1912/13. Denkschriften der Schweiz, Naturforsch. Ges. Bd. 53 (Basel usw.) 1920.
12. Wegener, A.: Denkschrift über Inlandeis-Expedition nach Grönland. Deutsche Forschung (Aus der Arbeit der Notg. d. D. Wiss.) H. 2 1928, 181/205. Dies ist der authentische Expeditionsplan A. Wegeners, wonach seine große Expedition vorbereitet und durchgeführt wurde. Eine in 9 Bd. 1 3/9, sowie in¹ S. 184/88 aus handschriftl. Entwurf A. W's abgedruckte Ausarbeitung stellt nicht den tatsächlichen Expeditionsplan, sondern von A. W. im Frühjahr 1928 für einen Vortrag vor der „Aeroarctic“ im Juni 1928 in Leningrad und zur Veröffentlichung in der „Arktis“ vorgesehene, erste Erwägungen dar, die durch meine Anfrage von Anfang 1928 und seine Antwort vom 15. 1. 28 ausgelöst worden waren, siehe^{6a} S. 307/8.
13. Wegener, E. u. F. Loewe: Alfred Wegener's letzte Grönlandfahrt. Leipzig 1933.

IV.

Plan einer deutschen Inlandeis-Expedition nach Grönland 1930/31 nebst Vorexpedition 1929 unter Leitung von Prof. Alfred Wegener

Vorbemerkung:

Dieser einzig authentische, für Bewilligung, Vorbereitung und Durchführung der Expedition maßgebliche Plan findet sich weder in „Wissenschaftliche Ergebnisse der Deutschen Grönland-Expedition Alfred Wegener 1929 und 1930/31“ (7 Bde. Leipzig 1933/40, hsg. v. Prof. K. Wegener), noch in der neuen Biographie „Alfred Wegener“ von Else Wegener (Wiesbaden 1960). Er wurde im Sommer 1928 von der Notgemeinschaft der Deutschen Wissenschaft für Wegener und seine Kameraden, den Eigengebrauch und für die erstmalig am 5. 11. 1928 zusammentretende, 17-köpfige Grönlandkommission der NG umgedruckt und mit geringen Änderungen von Wegeners Hand abgedruckt in „Deutsche Forschung. Aus d. Arbeit d. Notg. d. D. Wiss.“ H. 2, Berlin 1928, S. 181/205.

Da auch diese Publikation einen internen Charakter trug und, in nur geringer Auflage erschienen, in weiteren Kreisen kaum bekannt wurde, erfolgte ein Nachdruck in „J. Georgi, Im Eis vergraben, Erlebnisse auf Station Eismitte der letzten Grönland-Expedition Alfred Wegeners“, München 1933, von der 5. Aufl. 1937 ab als Anhang I S. 230/254.

Auch dieses Buch ist längst vergriffen; es dürfte daher Zustimmung finden, wenn dieser Plan (mit Kennzeichnung von Wegeners Änderungen für den Druck) als Dokument für den Stand der Inlandeis-Forschung um 1930 und nun, nach Wegeners vorzeitigem Tod während der Durchführung dieses Planes, gewissermaßen als sein letzter Wille für dieses sein Forschungsgebiet hier nochmals abgedruckt wird, um allen an der Polarforschung, ihren großen Männern und ihrer Geschichte Interessierten jederzeit zugänglich zu sein.

J. Georgi

Vorbemerkungen über die Entstehung des Planes

Der Plan ist aus einer Verschmelzung dreier, in ihren Anfängen unabhängig voneinander entstandenen Bestrebungen hervorgegangen,

Schon auf der Danmark-Expedition nach Nordost-Grönland 1906—08 unter Leitung von Mylius-Erichsen habe ich, abgesehen von Hundeschlittenreisen zwischen 74 und 81 Grad Breite auch an einer Handschlittenreise auf dem Inlandeise teilgenommen und dabei die Erscheinungen der Randzone desselben aus eigener Anschauung kennen gelernt. Außer den meteorologischen Beobachtungen dieser Expedition habe ich dann gemeinsam mit dem Kartographen Hauptmann I. P. Koch auch die glaziologischen Beobachtungen bearbeitet.¹⁾ Aus dieser Zusammenarbeit entstand der gemeinsame Plan der „Dänischen Expedition nach Königin-Louise-Land und quer durch das Inlandeis Nordgrönlands unter Leitung von I. P. Koch“, der 1912/13 verwirklicht wurde und eine Überwinterung auf dem Inlandeise in der östlichen Randzone und eine Durchquerung von Nordost nach Südwest umfaßte. Hier wurden als Zugtiere isländische Pferde verwendet. Die wissenschaftlichen Untersuchungen, die lediglich das Inlandeis und sein Klima betrafen, konnten hier bereits im Vergleich zur Danmark-Expedition wesentlich vertieft werden. Unter anderem konnten hier Temperaturmessungen in Bohrlöchern bis 24 m Tiefe durchgeführt werden. Die wissenschaftlichen Ergebnisse dieser Expedition, die jetzt

¹⁾ I. P. Koch und A. Wegener, Die glaziologischen Beobachtungen der Danmark-Expedition. Meddelelser om Grønland Bd. 46 (Danmark-Ekspeditionen usw. Bd. VI Nr. 1)

vollständig bearbeitet vorliegen²⁾, liefern nun zusammen mit denen der früheren Durchquerungen von Nansen und de Quervain über die Naturverhältnisse auf dem zentralen Teil der Eiskappe und die sich dort ergebenden wissenschaftlichen Aufgaben so viel Orientierung, daß die Vorbedingungen für eine systematischere Erforschung derselben gegeben erscheinen. In der Tat hatten I. P. Koch und A. Wegener eine neue gemeinsame Expedition geplant, die ihre Inlandeisforschungen zum Abschluß bringen sollte, und auf der insbesondere eine Überwinterungsstation im zentralen Firngebiet, ferner Eisdickenmessungen, Schweremessungen und eine trigonometrische Höhenmessung in Aussicht genommen war. Durch Kochs Anfang 1928 erfolgten Tod ist dieser Plan einer gemeinsamen Expedition unmöglich gemacht worden, und es ist eine naturgemäße Entwicklung, daß die Aufgabe nunmehr von einer deutschen Expedition unter A. Wegeners Leitung verwirklicht wird.

In besonders glücklicher Weise begegnet sich dieser Plan mit denen der Notgemeinschaft der Deutschen Wissenschaft und von Prof. Meinardus, Göttingen. Die Notgemeinschaft hat bereits vor mehreren Jahren die Organisation der Ausbildung und des Ausbaues von Methoden und Apparaturen zur Erschließung der obersten Erdrindenschichten angeregt, die nach vorausgegangenen Einzelberatungen besonders durch eine am 14. Mai 1925 in Göttingen abgehaltene Besprechung gefördert wurde, und sie stellte im Anschluß hieran Geh. Rat Wiechert, Göttingen, und anderen Stellen größere Mittel dafür zur Verfügung. Prof. Meinardus, Göttingen, trat nun in einem Vortrag in der Deutschen Geophysikalischen Gesellschaft im Dezember 1925 mit dem Vorschlag hervor, diese Methoden zur Messung der Inlandeisdicke zu verwenden, und gab die Anregung dazu, daß Geh. Rat Wiechert die Untersuchungen in seinem geophysikalischen Institut diesem speziellen Problem zuwandte und mit Unterstützung der Notgemeinschaft durch Dr. Mothes ein Instrumentarium ausbauen ließ, daß von letzterem bereits im Sommer 1926 auf dem Hintereisferner in den Oetztaler Alpen mit Erfolg zur Eisdickenmessung benutzt werden konnte.³⁾ Gemeinsam mit Herrn Geh. Rat Wiechert schlug Prof. Meinardus sodann der Notgemeinschaft vor, diese Versuche auf das grönländische Inlandeis auszudehnen, und letzterer regte wiederum an, die Leitung dieser Unternehmung mir zu übertragen, obwohl sie von meinen eigenen Plänen noch nicht unterrichtet war. Es war mir daher höchst willkommen, als (Ostern 1928, als W. sich seit Januar bereits wieder mit den Grönlandproblemen befaßte, G.) Prof. Meinardus mir die Frage vorlegte, ob ich bereit sei, die Leitung dieser Eisdickenmessungen in Grönland zu übernehmen, denn diese bildeten ja einen Teil meines eigenen Planes, den ich gerade der Notgemeinschaft vorzulegen im Begriffe war.

Drittens ist zu erwähnen, daß Dr. Georgi, Hamburg, bereits in den Sommern 1926 und 1927 mit Unterstützung der Notgemeinschaft und der Hamburgischen Universität Pilotballonaufstiege auf Nordwestisland ausgeführt hat und im weiteren Verfolg dieser Untersuchungen den Plan einer aerologischen Überwinterungsstation an der grönländischen Ostküste bei Nualik nordöstlich von Angmagssalik betrieb, wobei für später auch eine Überwinterungsstation auf dem grönländischen Inlandeise ins Auge gefaßt war.⁴⁾ Auch diese Pläne decken sich zum großen Teil mit dem klimatologischen und aerologischen Teil meines hier vorgelegten Programms und würden durch Beitritt von Dr. Georgi zur vorliegenden Expedition mit dieser verschmolzen werden.

²⁾ I. P. Koch und A. Wegener, Wissenschaftliche Ergebnisse der Dänischen Expedition nach Königin-Louise-Land und quer über das Inlandeis 1912—13. Meddelelser om Grønland Bd. 70 Abt. I u. II (Kopenhagen) 1930.

³⁾ H. Mothes, Seismische Dickenmessungen von Gletschern (Diss. Göttingen), Zeitschr. f. Geophysik Band 3, 1927, S. 121—134. (Dr. Mothes sollte auch Wegener für diese Messungen nach Grönland begleiten, wurde jedoch durch Krankheit daran gehindert. G.)

⁴⁾ J. Georgi, Aerologie der hohen Breiten und großen Zirkulation, Arktis Bd. 1, Heft 3/4, S. 83—96, Taf. 23, 24.

I. Die wissenschaftlichen Aufgaben

Bekanntlich war Norddeutschland in der letzten geologischen Periode zu wiederholten Malen von mächtigen Inlandeismassen überschwemmt, die von Skandinavien ausstrahlten. Mit dem Studium der wechselnden Ablagerungen und der Klima-Änderungen dieser Zeit beschäftigt sich mit Recht eine außerordentlich große Zahl von Gelehrten in Europa; handelt es sich doch um die Zeit des ersten Auftretens des Menschen und um die Bedingungen seiner Entwicklung. Alle diese Untersuchungen setzen aber eine genaue Kenntnis des Inlandeises und seines Klimas voraus, die wir heute nur an 2 Stellen, in Grönland und in der Antarktis studieren können. So ist die Untersuchung des am leichtesten erreichbaren grönländischen Inlandeises, abgesehen von ihrer allgemeinen Bedeutung, auch notwendig für ein volles Verständnis unserer heimatlichen Vorzeit.

Bei einer systematischen Inlandeisforschung müssen glaziologische und meteorologische Untersuchungen Hand in Hand gehen, da die bezüglichen Probleme miteinander verquickt sind. Das Inlandeis ist ein Produkt des Klimas, beeinflusst aber seinerseits wieder das Klima durch Ausbildung der glazialen Antizyklone. Die glaziologische Frage der Ernährung des Inlandeises hängt unmittelbar mit der meteorologischen Frage der Niederschlagsmenge, teilweise auch der Reifbildung, zusammen. Die Temperatur im Innern des Eises und Firns hängt in erster Linie von der Lufttemperatur ab usw. Die von der Expedition zu behandelnden Einzelaufgaben sind daher entweder glaziologischer oder meteorologischer Art: Es sind folgende:

A. Glaziologie

1. **Messung der Dicke des Inlandeises.** Es ist ohne weiteres klar, daß fast für alle das Inlandeis betreffende Fragen die Kenntnis seiner Mächtigkeit von grundlegender Bedeutung ist. Es erübrigt sich, dies im einzelnen auszuführen. Bisher sind wir in dieser Hinsicht lediglich auf Schätzungen angewiesen. Eine solche, kürzlich von Prof. Meinardus auf indirektem Wege durchgeführte Schätzung ergab für das grönländische Inlandeis eine mittlere Mächtigkeit von etwa 1800 m, so daß die größte Mächtigkeit im zentralen Teil über 2000 m betragen dürfte. Die direkte Messung dieser Eisdicke ist jetzt durch die Entwicklung der geophysikalischen Aufschlußmethoden in den Bereich der Möglichkeit gerückt. Insbesondere hat Dr. Mothes am Geophysikalischen Institut in Göttingen in den letzten Jahren eine seismische Methode ausgearbeitet und bereits 1926 und nach Verbesserung erneut 1928 auf dem Hintereisferner praktisch erprobt, bei welcher Sprengungen auf der Eisoberfläche veranstaltet und die dabei erzeugten elastischen Wellen, die teilweise vom Untergrund reflektiert werden, in passender Entfernung mit einem kleinen Vertikalseismographen registriert werden. Die Methode ist schon jetzt brauchbar und wird noch weiter verbessert.

Eine zweite Methode, bei welcher dasselbe Prinzip benutzt, aber der Empfang auf dem Wege über ein Mikrophon elektrisch registriert wird, ist auf der Reichsanstalt für Erdbebenforschung in Jena unter Leitung von Geh. Rat Hecker ausgebildet und 1928 auch bereits durch Dr. Meisser auf dem Hintereisferner mit Erfolg erprobt worden. Ihre Empfindlichkeit steht vorläufig noch hinter der der Göttinger Methode zurück, soll aber noch erhöht werden.

Auch eine elektrische Methode, bei der die Feldänderung einer auf dem Eise ausgelegten Antenne durch den leitenden Untergrund derselben gemessen wird, ist bereits durch einen Göttinger Doktoranden ausgebildet und an Alpengletschern erprobt. Auch ihre Weiterentwicklung kommt in Frage.

Ob es möglich sein wird, mit der magnetischen Feldwaage von Ad. Schmidt, die sich wegen ihres geringen Gewichtes und der leichten Bedienung besonders für Schlittenreisen eignen würde, brauchbare Relativ-Werte der Eisdicke zu erhalten, müßten erst Vorversuche in Grönland lehren. Bei solchen, die 1928 an den freilich viel dünneren Alpengletschern ausgeführt wurden, konnte eine Entscheidung hierüber noch nicht erzielt werden.

Bei der praktischen Durchführung der Messungen in Grönland muß man jedenfalls berücksichtigen, daß dieselben wegen der Inhomogenität des Inlandeises und wegen der Dämpfung der Wellen im Firn durch dessen Luftgehalt unvergleichlich viel schwieriger und zeitraubender sind als etwa die Messung der Meerestiefe mit dem Echolot. Namentlich die wichtigsten Messungen im zentralen Firngebiet werden wahrscheinlich nur dann glücken, wenn sowohl die Sprengung wie die Registrierung am Boden von tiefen Schächten ausgeführt werden. Nimmt man dazu die Notwendigkeit, zunächst zur Bestimmung der Wellengeschwindigkeit im Firn eine Reihe von Sprengungen in verschiedenen Abständen von der Registrierung durchzuführen, so ergibt sich, daß ein Aufenthalt von einigen Monaten, am besten eine Überwinterung im zentralen Firngebiet für diese Aufgabe wünschenswert ist. Will man längs eines west-östlichen Querschnitts durch Grönland die Eisdicke vom Rande bis zur Mitte einigermaßen kontinuierlich verfolgen können, so ist außerdem eine zweite Winterstation auf dem Inlandeise in dessen Randgebiet wünschenswert, wo ein zweiter Spezialist mit einem zweiten Instrumentarium sich der gleichen Aufgabe widmet, sowie möglichst zahlreiche Schlittenreisen zwischen beiden Stationen in den günstigen Reiseumaten.

2. Trigonometrische Höhenmessung der Inlandeiskappe

Die Seehöhen auf dem Inlandeise sind bisher stets nur auf barometrischem Wege gemessen worden. Die Berechnung geschieht schrittweise von Zeltplatz zu Zeltplatz, indem jedesmal Temperatur und Luftdruck gemessen werden. Diese Berechnung ist aus verschiedenen Gründen sehr ungenau. Erstens treten in der Marschzeit, die zwischen den beiden Ablesungen liegt, zeitliche Änderungen des Luftdrucks ein, die sich nur sehr ungenau mit Hilfe der grönländischen Küstenstationen oder mit Hilfe der auf den Zeltplätzen selbst zwischen Ankunft und Aufbruch beobachteten Druckänderung abschätzen lassen. Zweitens aber liegen die beiden Zeltplätze im allgemeinen in verschiedenen Abständen vom Zentrum der glazialen Antizyklone, und folglich steckt in dem gemessenen Druckunterschied noch die horizontale Druckzunahme nach dem Innern dieser Antizyklone, die sich nur sehr roh auf Grund der Windstärke unter Heranziehung europäischer Analogien abschätzen läßt. Dieser letzte Punkt ist besonders bedenklich; denn wir sind hier genötigt, ein Element, das durch Beobachtung bestimmt werden sollte und dann großes Interesse böte, nämlich die Druckzunahme nach dem Innern der glazialen Antizyklone oder kurz deren Stärke, durch bloße Schätzung zu ermitteln.⁵⁾

So sind alle barometrischen Höhenmessungen auf dem Inlandeise mit Unsicherheiten behaftet, die 100 m und mehr erreichen können, so daß es jedenfalls auf dieser Grundlage nicht möglich ist, bei späterer Wiederholung der Messung ein zuverlässiges Urteil zu gewinnen, ob die Höhe des Inlandeises im Wachsen oder im Abnehmen begriffen ist.

Wird dagegen die Höhe des Inlandeises von der Küste bis zur Mitte auf trigonometrischem Wege ermittelt, so ist damit eine Genauigkeit von schätzungsweise 10 m zu erreichen, was für die genannte Frage ausreichend ist.

Zugleich wird aber durch eine solche vom Luftdruck unabhängige Höhenmessung erst die Möglichkeit gegeben, die Luftdruckmessungen an einer Winterstation im zentralen Firngebiet vollständig meteorologisch zu verwerten, insbesondere kann nunmehr die horizontale Druckzunahme nach dem Innern der glazialer

⁵⁾ Als eines der wichtigsten meteorologischen Ergebnisse der ersten Überwinterung in der Mitte des grönländischen Inlandeises („Eismitte“ 1930/31) stellte sich heraus, daß diese „Glaziale Antizyklone“ als ständige Erscheinung nicht besteht; es wechseln solche Hochdrucklagen über dem Inlandeise mit zyklonalem Einfluß der großen, west-östlich wandernden großen Tiefdruckgebiete, wenn diese nicht selbst gelegentlich sogar das Inlandeise überschreiten (H. Walden, Zeitschr. für Met. 12, 1953, 147/154). Zur barometrischen Höhenmessung auf dem Inlandeise: J. Georgi, Wiss. Ergebn., Bd. IV 1 (Leipzig 1935) 202/206, sowie großes Klimadiagramm als Beilage; W. Köpp, ebda 176; B. Brockamp, Neues Jahrb. f. Geol. & Paläont., Abhdt. Bd. 93 H. 2 1951, 177/232. — Neue Messungen werden erwartet von der Internationalen Glaziologischen Grönland-Expedition („EGIG“) 1958/60, siehe: H. Mälzer, Zeitschr. f. Vermessungswesen 85, 8 1960 275/286. G.

Antizyklone exakt gemessen und ihre Schwankungen mit der Wetterlage verfolgt werden. Die trigonometrische Höhenmessung dient also gleichzeitig glaziologischen und meteorologischen Zwecken.

Diese Messungen erfordern gegenseitiges Anvisieren (mit Hildbrandt'schen Reise-Theodoliten) von zwei noch in Sicht von einander gelegenen Punkten auf der Durchquerungsrouten, sowie Messung des Abstandes der beiden Punkte mit dem Meßrad (Hodometer). Diese Messungen müssen schrittweise von der Küste bis zur zentralen Firnstation durchgeführt werden. Sie verlangen zwar einen beträchtlichen Aufwand an Zeit und Arbeitskraft auf den Schlittenreisen, sind aber mit einem seit langem in der Arktis erprobten Instrumentarium durchzuführen. Als Nebenergebnis liefern sie den Betrag der terrestrischen Refraktion, die auf dem Inlandeise vermutlich abnorm hohe Werte aufweist und deshalb von Interesse ist, zumal wenn dabei auch die vertikale Temperaturverteilung in den untersten 2 Metern mit beobachtet wird.

3. Schweremessungen

In Verbindung mit den übrigen Aufgaben wäre auch die Messung der Schwere durch Pendelbeobachtungen längs einer Route über das Inlandeis von großem Interesse, da diese Beobachtungen Aufschluß darüber geben könnten, ob das Land unter der Last des Inlandeises sich um einen entsprechenden Betrag gesenkt hat, also Isostasie herrscht, oder ob das Inlandeis nur als Zusatzmasse auf dem Lande liegt. Auch würden Schweremessungen mit dazu beitragen, die Ergebnisse der Eisdickenmessungen noch weiter abzustützen, und würden natürlich auch ihrerseits durch die Verbindung mit den letzteren und mit der trigonometrischen Höhenbestimmung an Wert gewinnen. Die Ausführung solcher Schweremessungen mit einem leichten Pendelapparat, Halbsekunden-Pendeluhr und funkentelegraphischem Zeitempfang, deren Gesamtgewicht wohl innerhalb der Grenzen von 100 kg gehalten werden kann, würde auf den hier geplanten Schlittenreisen keinen unüberwindlichen Schwierigkeiten begegnen und gute Ergebnisse versprechen, zumal wenn sie von einem routinierten Fachmann besorgt würden.

Leider wird trotzdem von diesen Messungen, die einen wesentlichen Teil des ursprünglichen Planes bildeten, bei der vorliegenden Expedition wahrscheinlich abgesehen werden müssen. Das dänische Geodätische Institut in Kopenhagen hat nämlich einen umfangreichen für eine ganze Reihe von Jahren festgelegten Plan für eine Schweremessung ganz Grönlands aufgestellt und die Bewilligung der hierzu nötigen Gelder durchgesetzt, und auch bereits mit solchen Messungen an den Küsten begonnen. Den Hauptpunkt, der freilich erst in einigen Jahren nach Schaffung eines besonderen, sehr leichten Instrumentariums in Angriff genommen werden soll, bilden hierbei Schweremessungen auf dem Inlandeise zur Lösung der Isostasiefrage. Da nun den ersten derartigen Messungen naturgemäß das größte Interesse zukommt, so würde die Ausführung von Schweremessungen auf dem Inlandeise durch eine deutsche Expedition eine Durchkreuzung der Pläne des dänischen Institutes bedeuten und diesem durch die Vorwegnahme des wissenschaftlichen Hauptergebnisses möglicherweise sogar Schwierigkeiten bei der weiteren Finanzierung seines Planes schaffen. Mit Rücksicht darauf, daß eine deutsche Expedition in Grönland Gastrecht genießt und einer ausdrücklichen Genehmigung seitens der dänischen Behörden bedarf, erscheint es deshalb geboten, dem Wunsch des dänischen Instituts zu entsprechen und von Schweremessungen bei der vorliegenden Expedition trotz des dadurch entstehenden wissenschaftlichen Verlustes abzusehen.⁶⁾

⁶⁾ Anmerkungen beim 1. Nachdruck 1937: Es ist als besonderer Beweis für eine wahrhaft wissenschaftliche Gesinnung und zugleich für die Wertschätzung Wegeners in Dänemark zu werten, daß der Direktor des Dänischen Geodätischen Instituts, Prof. Dr. Nörlund, schließlich doch seine Zustimmung zur Ausführung der Schweremessungen durch Wegeners Expedition gab.

4. Schacht- und Bohranlagen

Schon auf Kochs Expedition wurden Schächte und Bohrlöcher angelegt, um die Änderung der Dichte und der Temperatur mit der Tiefe im Inlandeis zu messen. An der Winterstation Borg, die auf dem Eise der Randzone lag, wurde ein $7\frac{1}{2}$ m tiefer Schacht mit der Axt in das Eis eingehauen; weiter wagten wir wegen der Einsturzgefahr in dem brüchigen, von Rissen durchsetzten Eis nicht zu gehen. Bei der Durchquerung wurde im zentralen Firngebiet zweimal ein solcher Schacht von 6 bzw. 7 m Tiefe gegraben. Hier war die Grenze gesetzt durch den Mangel an geeignetem Grabgerät und die Unmöglichkeit, länger als einen Tag an derselben Stelle liegen zu bleiben. Abgesehen von Temperaturmessungen gestatteten diese Anlagen sehr wichtige Feststellungen über die Struktur (im Eise Blauband- und Spaltenstruktur, im Firn Schichtung) und der Dichte. Im Firngebiet nahm letztere deutlich mit der Tiefe zu, erreichte aber auch in 7 m Tiefe noch immer nicht den Wert von 0,5, während der Firn der Alpengletscher auch schon an der Oberfläche etwa den Wert 0,6 hat. Der Firn bestand in dieser Tiefe aus auffallend großen Kristallen, zwischen denen aber auch die Luftzwischenräume auffallend groß waren, so daß er einerseits recht hart und nur schwer mit dem Spaten zu bearbeiten war, aber anderseits dem Atem beim Hindurchblasen fast keinen Widerstand entgegensetzte. ⁷⁾

In irgendeiner Tiefe muß der Firn sicherlich in massives Gletschereis übergehen, in dem die Luftblasen ihren Zusammenhang untereinander und mit der äußeren Luft verlieren. Wir wissen bisher nicht, in welcher Tiefe dies stattfindet, und ob der Übergang vom Firn zu Eis allmählich oder sprunghaft vor sich geht. Die seltsame Erscheinung des „Firnstoßes“, bei welchem auf größerem Areal der Firn ruckweise zusammensinkt, legt die Vermutung nahe, daß der Übergang zum Eis sprunghaft sein könnte, daß nämlich beim Firnstoß die jeweils unterste Firnschicht dicht über dem massiven Eis zermalmt und dadurch in Eis verwandelt wird. Eine Schachtanlage, die wesentlich größere Tiefen erreicht, könnte über diese Fragen Aufschluß geben, die nicht nur für die Mechanik des Inlandeises überhaupt, sondern auch speziell für die Dickenmessung von Wichtigkeit ist, weil sich die Geschwindigkeit der Erschütterungswellen mit der Dichte ändert. Da im Firngebiet die Einsturzgefahr eines vertikalen Schachtes wegen der Spaltenlosigkeit und Zähigkeit des Firns nur sehr gering sein kann, so würde es einer Winterstation im zentralen Firngebiet möglich sein, unsere Kenntnisse in diesem Punkt sehr erheblich zu erweitern. Selbst wenn sich nur eine Schachttiefe von 20 m erreichen ließe, so hätte man damit doch schon den Schneezuwachs der letzten 40 bis 50 Jahre durchfahren, und eine mikrophotographische Untersuchung der Strukturveränderung mit der Tiefe und die leicht zu messende Dichteänderung mit der Tiefe würden gerade in diesem Gebiet, wo Schmelzung überhaupt nicht mehr vorkommt und alle Umwandlungen nur auf dem Wege der Sublimation vor sich gehen, von besonderem Interesse sein.

Auch im Gletschereis der Randzone wird eine solche Schachtanlage eine Reihe wertvoller glaziologischer Spezialuntersuchungen ermöglichen, wie eine Untersuchung des Gletscherkorns und insbesondere der Kristall-Orientierung in den angeschnittenen Blaubändern mit Hilfe des Polariskops, ferner eine genauere Untersuchung des von Koch und Wegener entdeckten Überdrucks der eingeschlossenen Luftblasen, u. a. Hier wird allerdings wegen der größeren Einsturzgefahr eine Schachtverkleidung benutzt werden müssen, wenn man die Tiefe gegenüber derjenigen auf Kochs Expedition wesentlich steigern will.

Weiter sollen sowohl bei der zentralen Firnstation wie bei der auf dem Eise der Randzone liegenden Station im Laufe der Überwinterung eine Reihe von Bohrlöchern angelegt werden, die zur Messung der Temperatur im Innern des Eises bzw.

⁷⁾ Vgl. dazu die öfteren Klagen des Tagebuches („Im Eis vergraben“) über Zugluft in der Firnhöhle von Eismitte bei stürmischem Wetter. Aus einem mit dem Schistock in die Wand gestoßenem Loch kam ein Luftstrom von solcher Stärke, daß eine Kerze ausgeblasen wurde.

Firns dienen, Im Firn werden diese Messungen erstmalig gestatten, die langsame Temperaturzunahme nach unten und damit den vertikalen Wärmestrom zu bestimmen, der ständig durch die Firnmassen nach oben strömt. Ein Vergleich mit dem aus dem Erdinnern stammenden Wärmestrom, den man in dem Gneisgebiet von Grönland wohl als normal voraussetzen darf, würde ein Urteil darüber liefern, ob und in welchem Ausmaß das Inlandeis von unten abschmilzt, worüber bisher nur theoretische Schätzungen vorliegen. Auch würden diese Temperaturmessungen einen ungefähren Schluß auf die Eisdicke gestatten. ⁸⁾

Im Gletschereis der Randzone, wo die Bohrungen möglichst auf einem Gebiet mit starker Gletscherbewegung ausgeführt werden sollen, würden diese Temperaturmessungen, wie schon die Ergebnisse der Kochschen Expedition zeigen, ungewöhnlich wichtige Aufschlüsse liefern, die von größtem Einfluß auf unsere Vorstellungen von der Natur der Gletscherbewegung werden dürften. Es ist nicht möglich, hier dies Problem und seinen Zusammenhang mit der inneren Gletschertemperatur vollständig aufzurollen. Es sei nur so viel gesagt, daß ein großer Teil der europäischen Glaziologen noch immer die Ansicht von Prof. H. Hess teilt, nach welcher fortschreitende Gletscher auch in den Polargebieten durch die beim Strömen erzeugte Reibungswärme im Innern dauernd auf dem Schmelzpunkt gehalten werden, ja daß die Gletscher gerade diesem Umstande ihre Fließfähigkeit verdanken. Aber schon die bis 24 m Tiefe reichenden Temperaturmessungen der Kochschen Expedition haben gezeigt, daß diese in den Alpen gefundene Gesetzmäßigkeit bei polaren Gletschern nicht gilt, und daß bei diesen jedenfalls der größte Teil, vielleicht sogar der ganze Gletscher, negative Temperaturen aufweist, so daß das Fließen keineswegs von der Erreichung der Schmelztemperatur abhängen kann. Eine erneute Prüfung dieses Ergebnisses, bei der man mit verbesserter Bohrmethode wohl noch etwas größere Tiefen erreichen können, wäre deshalb von größter Wichtigkeit. Andererseits haben aber gerade die Beobachtungen von Kochs Expedition gezeigt, daß der vertikale, nach oben gerichtete Wärmestrom im Gletschereis erheblich größer war als der normale, aus dem Erdinnern stammende Strom, so daß im Eise tatsächlich Wärmequellen liegen müssen, die nur in den als Gleitflächen wirkenden Blaubändern (Reibungswärme) gesucht werden können. Die Vertiefung dieser Ergebnisse namentlich in quantitativer Richtung durch neue, tieferreichende Temperaturmessungen wäre von großer Wichtigkeit; handelt es sich dabei letzten Endes doch um die Frage, ob die Gletscher wie eine zähe Flüssigkeit strömen, wie die gegenwärtig herrschende Theorie annimmt, oder ob die Bewegung hauptsächlich in einem Gleiten auf inneren Gleitflächen, den Blaubändern, besteht, worauf die Beobachtungen aus Polargebieten, namentlich von Hamberg, Philipp und Koch-Wegener, hinweisen.

Die technische Durchführung von Eisbohrungen im Polargebiet war bisher dadurch sehr erschwert, daß das Bohrmehl nicht mit Wasser herausgespült werden kann, sondern von Zeit zu Zeit mit besonderen „Schmantlöffeln“ aus dem Loch entfernt werden muß, so daß die Bohrarbeit infolge des beim Herausnehmen nötigen Zerlegens des Gestänges sehr langwierig wird. Die größten, bisher bei Überwintierungen erreichten Tiefen betragen deshalb nur 24 m (Koch-Wegener) und 30 m

⁸⁾ Zum Stande dieser Fragen um 1960 vergleiche man: J.-J. Holtzscherer & A. Bauer: Contribution à la connaissance de l'Inlandsis du Groenland. Vorträge bei der X. Gen.-Vers. d. IGGU Rom 1954 (Expéditions Polaires Françaises, 47 Av. du Maréchal Fayolle, Paris 16e); R. Haefeli (ETH Zürich, Gletscherkomm. d. Schweiz. Naturf. Ges.: Die internationale glaziologische Grönlandexpedition 1957/60. Schweiz. Bauzeitung 77 H. 29 v. 16. 7. 1959; ders.: Orientierender Bericht über die glaziologischen Ergebnisse der Expedition „Gauss“ im Kangerdlugssuaq vom August 1959, Teil II: Zur Rheologie des (grönländ.) Inlandeises und der Antarktis (EGIG, Prof. A. Bauer, 46 rue Geiler, Strasbourg, Bas Rhin). Das Inlandeis hat sich als „kalter Gletscher“ erwiesen. G.

(v. Drygalski). Durch ⁹⁾ sorgfältige Ausnutzung aller Erleichterungen beim Bohren (Benutzung des Schmantlöffels schon zum Bohren, Verwendung eines Bohrturmes, Beginn der Bohrung am Boden des oben genannten Schachts, vielleicht auch Verwendung von Fallbohrern) müßte versucht werden, die Maximaltiefe noch etwas zu vergrößern, da die Messungen um so weitergehende Schlüsse zulassen, je weiter sie hinabreichen. Aber selbst wenn dies nicht gelänge, so würden neue Temperaturmessungen im Gletschereis nach dem Gesagten unter allen Umständen von weittragender Bedeutung sein. Bei Kernbohrung würde zugleich der herausgebrachte Kern Gelegenheit bieten, die Dichtebestimmung bis zur Grenze des Bohrloches auszudehnen.

5. Beobachtungen über Gletscherbewegung, Abschmelzung in der Randzone u. a.

Die großen Eisströme, in denen das grönländische Inlandeis nach Westen auf das Meer hinausfließt, bewegen sich mit etwa 10 bis 20 m pro Tag, d. i. etwa 100mal schneller als die Alpengletscher. Eine vollständige Bestimmung der Geschwindigkeitsverteilung in der Quer- und Längsrichtung eines solchen Gletschers würde daher unter allen Umständen einen wertvollen Beitrag zu unserer Kenntnis der Gletscherbewegung liefern. Ob hierzu Gelegenheit vorhanden sein wird, hängt allerdings von der Wahl des Aufstiegsortes ab, bei der man aus reisetechischen Gründen gerade die zerrissenen Schnellläufer unter den Inlandeisabflüssen wird vermeiden müssen.

Dagegen sind fast überall in der Randzone Gebiete anzutreffen, die von großen Blaubandsystemen durchzogen sind, und es wird voraussichtlich möglich sein, das Haus der Randstation entweder auf einem solchen Blaubandsystem oder doch in unmittelbarer Nähe eines solchen zu errichten; und damit wäre Gelegenheit gegeben, die bisher immer nur erschlossenen gleitenden Verschiebungen längs dieser Blaubänder zum ersten Mal messend zu verfolgen.

Diese Aufgabe erfordert allerdings die Entwicklung einer neuen Beobachtungsmethode; denn es genügt nicht, die Bewegung einzelner Punkte der Gletscheroberfläche — etwa einer ausgelegten Steinreihe — zu verfolgen, man muß vielmehr auf der Oberfläche quer über das Blaubandsystem eine kontinuierliche Linie abmarken, die es gestattet, alle dort auftretenden Verschiebungen sofort zu erkennen. Nach einem Vorversuch in den Alpen kommt in Frage das Einritzen einer geradlinigen Furche auf der Eisoberfläche und Einstreuen von Sand, der sich im Sommer dann noch tiefer einschmilzt. Die wiederholten Beobachtungen an einem solchen Blaubandsystem würden auch dazu dienen, unsere im einzelnen noch unklaren Vorstellungen über den Prozeß der Umwandlung des blasenerfüllten Gletschereises in das blasentreie Eis des Blaubandes zu klären. In dieser Hinsicht sei nur daran erinnert, daß manche Glaziologen, wie H. Hess, heute noch die Ansicht vertreten, daß die Blaubänder alte Firnoberflächen sind, die durch die Gletscherbewegung in bestimmter Weise deformiert sind, während andere sie ganz unabhängig von der Firnschichtung durch Sprünge entstehen lassen.

Ein anderes glaziologisches Problem, das sich leicht untersuchen läßt, ist die Messung des Abschmelzbetrages in der Randzone. Sie geschieht, indem man Bohrlöcher von genügender Tiefe anlegt und in sie Maßstäbe versenkt, deren obere Teile im Sommer herauschmelzen und den Abschmelzungsbetrag abzulesen gestatten. Solche Messungen sind bisher in Grönland nur ganz vereinzelt nahe dem Eisrand ausgeführt worden. Für Betrachtungen über den Gesamthaushalt des Inlandeises

⁹⁾ Von W. im Druck verbessert: Durch Verwendung von Seilbohrern oder wahrscheinlich noch besser von Kernbohrern müßte versucht werden . . . Inzwischen wurden durch die EPF 1950 bei Eismitte II mit Kernbohrer 150 m erreicht: J. Ch. Heuberger, Forages sur l'Inlandsis. Glaciologie Groenland Vol. I. Actualités scientif. et industr. Nr. 1214, Hermann & Cie, Paris 1954. — Dazu: J. Georgi u. and. Ann. de Géophysique 12 H. 1 1956, 102/110; ebda 285; 13, H. 2 1957, 158. In der Antarktis wurden bei Little America 300 m erbohrt; H. Hoinkes, Neue Ergebnisse der glaziol. Erforsch. d. Antarktis (im 3. Int. Geophys. Jahr). „Umschau“ 1960 H. 18, 449/453. Hierbei wurden Auftragsschichten von 1500 Jahren durchfahren. G.

braucht man aber den Gesamtbetrag der Abschmelzung in der etwa 100 km breiten Randzone, den man bisher nur geschätzt hat. Es ergibt sich daher die Aufgabe, längs der Schlittenroute, soweit sie in der Randzone verläuft, eine größere Anzahl von Messungen dieser Art anzustellen.

Es gibt ferner in der Randzone eine große Zahl besonderer, mit den Schmelzvorgängen zusammenhängender Erscheinungen, wie Mittagslöcher, Oberflächenbäche, Gletscherbrunnen, Springquellen, Höhlen, Kalbungen, Eisberge, Steilwände, Moränen usw., bei denen schon die Herstellung guter photographischer Abbildungen sowie die Beobachtung ihrer jahreszeitlichen Änderung von großem glaziologischem Wert sein kann.¹⁰⁾ Die Expedition muß daher eine gute photographische Ausrüstung haben.

Wo sich Gelegenheit dazu bietet, sollen auch frühere Vermessungen von Gletscherfronten nachgeprüft und so Anhaltspunkte über das Vorrücken oder Zurückweichen des Inlandeises gewonnen werden. Vom Jakobshavner Eisstrom ist bekannt, daß seine Front etwa zwischen 1850 und 1912 um rund 10 km zurückgegangen ist. Es ist nicht unwahrscheinlich, daß die durch v. Drygalski 1893 in der Nordostbucht vermessenen Gletscher zu solchen Feststellungen benutzt werden können.

B. Meteorologie

1. Eine klimatologische Winterstation im zentralen Firngebiet des Inlandeises in 2500 — 3000 m Seehöhe

Alle meteorologischen Beobachtungen aus dem Inneren Grönlands entstammen den Sommerreisen. Die einzige, schon auf dem Inlandeis gelegene Winterstation „Borg“ von Kochs Expedition lag doch nur ganz am äußersten Rande desselben. Die Sommerbeobachtungen aus dem Inneren haben aber so merkwürdige Ergebnisse geliefert, daß eine hier auch nur einen Winter lang tätige Station in klimatologischer Hinsicht äußerst interessante Ergebnisse verspricht. Namentlich hat man im zentralen Firngebiet im Sommer Temperaturen gefunden, die weit tiefer sind, als nach den am Rande beobachteten auch bei Berücksichtigung der Seehöhe zu erwarten war. (In der 2. Julihälfte z. B. regelmäßig Temperaturen zwischen -25 und -35° C.) Dabei hat sich gezeigt, daß diese zentrale Zone sehr kalter Luft sowohl nach Osten wie nach Westen scharf begrenzt ist und genau über der Mitte der Inlandeiskappe liegt; sie beginnt in durchschnittlich 250 km Abstand vom Eisrand. Die Frage, welche Temperaturen im Winter in diesem kalten Kern der glazialen Antizyklone auftreten, ist natürlich von größtem klimatologischem Interesse, ebenso wie eine nähere Untersuchung der in diesem Gebiet bisher regelmäßig angetroffenen auffallenden Witterungserscheinungen, wie Eisübersättigung, Reif, Nebel, Windstille, Bodeninversion. Auch die Frage, wie sich die bei den Sommerreisen so auffallend stark gefundene tägliche Temperaturschwankung (gleich derjenigen in der Sahara!) mit den Jahreszeiten ändert, wäre durch eine solche Station zu lösen (s. S. 48).

Im Zusammenhang mit der Lufttemperatur ist auch das Eindringen der jährlichen und täglichen Temperaturschwankung in den Firn ein sehr dankbares Forschungsobjekt für eine Winterstation im zentralen Firngebiet. Schon auf Kochs Expedition lieferten die einmaligen, auf der Schlittenreise ausgeführten Temperaturmessungen im Firn bis 7 m Tiefe hinab ein Material, auf das sich wegen der gleichförmigen Struktur dieser Schichten die Theorie der Wärmeleitung mit Erfolg anwenden ließ. Werden solche Beobachtungen an einer Überwinterungsstation den größten Teil des Jahres hindurch fortgesetzt, so erhält man ein unvergleichlich wertvolleres Material, welches nicht nur die Ableitung des Wärmeleitungscoeffi-

¹⁰⁾ Man darf hierbei an die bis heute unübertroffenen, glaziologischen Photos vom Inlandeiskap vor Dronning Louises Land bei den ersten Vorstößen dorthin durch A. Wegener und J. P. Koch 1908 erinnern, siehe Lit. Fußnote 1, sowie ihre Würdigung in: J. Geogr., Nord-Grönland, die Forschungen der Britischen Nordgrönland-Expedition 1952/54. Erdkunde, Arch. f. wiss. Geogr. Bd. 12,1 (Bonn) 1958, 51/61; Bd. 14,1 1960, 66/67. Ders.: Der Rückgang des Jakobshavns Isbrae, Medd. om Gr. 1585, 1959, 53/70.

zienten des Firns gestattet, sondern auch den ganzen Vorgang des Abklingens der oberflächlichen Jahresschwankung mit der Tiefe und ihre zunehmende Phasenverzögerung voraussichtlich in einer Reinheit darstellen wird, wie sie kaum an einer anderen Stelle der Erde erreicht werden kann.

Beim Eindringen der täglichen Schwankung gilt es noch ein besonderes Problem zu lösen. Die bisherigen sporadischen Beobachtungen scheinen nämlich zu zeigen, daß hier der Einfluß der Wärmeleitung vollständig verschwindet gegenüber dem der eindringenden direkten Sonnenstrahlung, was sich darin äußert, daß man nur ein Abklingen der Tagesschwankung mit der Tiefe, aber nicht die zu erwartende Phasenverzögerung findet. Die Aufklärung dieser Verhältnisse ist auch von Bedeutung für die Frage des Wärmeaustausches zwischen Luft und Schneeoberfläche. Keine andere Stelle der Erde bietet so günstige Bedingungen für eine völlige Klärung dieser Frage wie das zentrale Firngebiet des Inlandeises. Erleichtert und gesichert wird diese Untersuchung durch die von mir auf Kochs Expedition ersonnene (im Druck benutzte) „Umsteckmethode“, bei welcher Thermometer mit kleiner Kapazität durch wiederholtes Umstecken gewissermaßen mit Schnee aspiriert werden und so die wahre Schneetemperatur liefern, während früher die Thermometer der in den Schnee eindringenden Strahlung ausgesetzt wurden und daher zu hohe Temperaturen lieferten.

Von besonderem Wert werden an einer solchen Station auch die Niederschlagsmessungen sein. Wegen der hier meist herrschenden Lufruhe werden sie sich mit dem gewöhnlichen Meßgerät ausführen lassen. Indem zugleich durch Schneepegel und datierte künstliche Staubhorizonte, die später ausgegraben werden, die Dicke der angefallenen Schneeschicht bestimmt wird, wird man hier erstmalig exakte Angaben über den jährlichen Zuwachs des Inlandeises erhalten. Diese letzteren Beobachtungen lassen sich ohne Schwierigkeit auch auf allen Depots und Lagerplätzen längs der Route vom Rande bis zu dieser Station durchführen, und so wird es möglich sein, ein sehr vollständiges Bild dieses jährlichen Schneezuwachses und seiner Verteilung längs dieses Weges zu gewinnen. Bei den früheren Sommerreisen hat man die Grenze zwischen dem feinkörnigen „Jungschnee“ und dem grobkörnigen Firn längs der ganzen Route verfolgt und unter gewissen, einstweilen hypothetischen Annahmen über die Jahreszeit, in der sich die Umwandlung in Firn vollzieht, hieraus auf den gesamten Jahresniederschlag geschlossen. Die Beobachtungen an einer Winterstation im Firngebiet würden gestatten, die Richtigkeit dieser Annahmen zu prüfen und nötigenfalls die früheren Bestimmungen zu korrigieren.

Ferner wird man den Anteil messen können, den die im zentralen Firngebiet fast ununterbrochen vor sich gehende Reifbildung am Jahresniederschlag hat. Wenngleich die Ansicht von Prof. Hobbs, daß das Inlandeis hauptsächlich nur durch diesen Reif genährt wird, gewiß unzutreffend ist, so scheint dem Reif doch ein merklicher Anteil an dieser Ernährung zuzukommen, dessen quantitative Bestimmung schon zur Lösung dieser Streitfrage dringend erforderlich ist.

Auch die schon lange diskutierte andere Streitfrage, ob Zyklonen das Inlandeis überqueren, kann natürlich auf keine andere Weise so vollständig beantwortet werden, wie durch eine Winterstation im zentralen Firngebiet. Die Beobachtungen einer solchen Station würden insbesondere auch über den Bau solcher Zyklonen Auskunft geben, der zu dem Zeitpunkt, wo ihr Zentrum mitten auf dem Inlandeis liegt, sehr merkwürdig zu sein scheint. Hierzu würden natürlich auch die noch zu besprechenden aerologischen Untersuchungen von großem Wert sein.

Besonders lehrreich würden die meteorologischen Beobachtungen dieser Station, wenn gleichzeitig eine zweite Klima-Station auf der westlichen Randzone des Inlandeises vorhanden wäre. An der Westküste Grönlands besteht zwar eine Reihe meteorologischer Stationen im Rahmen des dänischen Beobachtungsnetzes, aber alle diese Stationen liegen an der Außenküste; und es ist bekannt, — u. a. auch durch meine eigenen Beobachtungen in Nordost-Grönland —, daß mit dem Betreten des Eisrandes die klimatischen Elemente eine starke Änderung erleiden: Borg, auf dem

Eisrande, hatte bereits ein wesentlich anderes Klima als Danmarks-Havn an der Außenküste in der gleichen Breite und nur 100 km entfernt.

Wenn auch sonst eine einjährige Beobachtungsreihe kaum als ausreichend betrachtet wird, um klimatisch befriedigende Werte zu liefern, so liegen doch in unserem Falle die Verhältnisse besonders günstig. Einerseits wird nämlich die Stabilität der glazialen Antizyklone zur Folge haben, daß die Schwankungen von Jahr zu Jahr hier relativ gering sind; und andererseits verfügen die im Westen und Osten liegenden Küstenstationen zum Teil bereits über langjährige Beobachtungsreihen, so daß sich nach ihnen der Charakter des Beobachtungsjahres bestimmen läßt; und damit wird es möglich, schon aus dem einen Jahr allgemeine klimatologische Ergebnisse abzuleiten.

2. Ein aerologischer Querschnitt durch die glaziale Antizyklone

Die genannten klimatologischen Untersuchungen bedürfen noch einer Ergänzung durch aerologische, um den Aufbau der glazialen Antizyklone zu erforschen. Dabei handelt es sich einerseits um die Temperaturverteilung in der Vertikalen, die durch Aufstiege von Drachen und Fesselballonen zu ermitteln ist, und andererseits um die vertikale Windverteilung, die durch Pilotballone bestimmt wird. Beide Untersuchungen versprechen sehr interessante Ergebnisse.

Wenn man die Lufttemperatur, die auf Kochs Expedition im zentralen Firngebiet gemessen wurde, mit derjenigen vergleicht, die (freilich 6 Jahre früher) von A. Wegener über der Außenküste mit Drachen in gleicher Seehöhe gemessen wurde, so findet man den außerordentlich großen Unterschied von 17 Grad, um den die Mitte der glazialen Antizyklone kälter ist als ihr Ostrand. Man darf vielleicht vermuten, daß mit zunehmender Höhe dieser thermische Gegensatz zwischen Kern und Rändern schwächer wird, oder mit anderen Worten, daß im Inneren Inversion herrscht. Aber wie weit dieser Ausgleich geht, ist bisher ganz unbekannt. Wenn er, wie zu vermuten, auf einem Defizit in der Strahlungsbilanz der Luft über dem Inlandeis beruht, so ist anzunehmen, daß noch bis zur Stratosphäre hinauf die Luft über demselben kälter ist als über den Küsten. Die Frage ist von entscheidender Wichtigkeit für das Verständnis der Dynamik der glazialen Antizyklone, weil in diesem Temperaturunterschied die Kraftquelle ihrer so ungemein stetigen Luftbewegung zu suchen ist.

Über die Windverhältnisse in größeren Höhen liegen bisher nur aus Westgrönland Beobachtungen vor (de Quervain, Hobbs). Will man die Kinematik der glazialen Antizyklone vollständig erfassen, so muß die Windverteilung — ebenso wie oben die Temperaturverteilung — längs eines ganzen westöstlichen Querschnitts und womöglich bis in die Stratosphäre hinein studiert werden. Es ist noch immer eine offene Frage, ob die am Boden so überraschend regelmäßige Luftbewegung der glazialen Antizyklone sich nach oben bis zur Stratosphärenengrenze fortsetzt oder schon vorher durch darüber hinwegschreitende Winde ersetzt wird. (Und ebenso unbekannt ist natürlich, ob etwa auch die Luftbewegung in der Stratosphäre durch diese Antizyklone beeinflußt wird. — Im Druck gestr.)

Diese aerologischen Aufgaben lassen sich mit hinreichender Vollständigkeit lösen, wenn an drei festen Winterstationen Drachen- und Fesselballonaufstiege sowie Pilotballonaufstiege unternommen werden. Die Stationen müssen längs eines westöstlichen Querschnittes von Grönland angeordnet sein, nämlich zwei im westlichen und östlichen Randgebiet und eine auf dem zentralen Firngebiet im Bereich des kalten Kerns der Antizyklone. Die beiden Randstationen werden wegen des hier meist lebhaften Windes vorwiegend mit Drachen arbeiten müssen und benötigen daher eine Motorwinde, während die zentrale Firnstation wegen der hier meist herrschenden Windstille hauptsächlich auf Fesselballone angewiesen ist und deshalb mit Handwinde arbeiten kann. Da Stahlflaschen mit komprimiertem Wasserstoff für die Schlittentransporte zu schwer sind, müssen — jedenfalls an der zentralen Firnstation und der westlichen Randstation — Wasserstofferzeugungsapparate mit den

nötigen Chemikalien (Calciumhydrid) benutzt werden. Die Erreichung von 4000 m Seehöhe wird der zentralen Firnstation, die selbst schon in fast 3000 m Höhe liegt, vermutlich ziemlich oft, den Randstationen allerdings nur selten möglich sein. Für die Ausführung von Pilotballonaufstiegen ist, da Wasserstoff ohnehin an allen drei Stationen erzeugt werden muß, nur eine Ausrüstung mit den gebräuchlichen Spezialtheodoliten und großen, schnell steigenden und deshalb bis in große Höhen verfolgbaren Gumiballons notwendig. Sollen die aerologischen Versuche zu befriedigenden Ergebnissen führen, so ist an jeder der drei Stationen die Anwesenheit eines Fach-aerologen notwendig.

3. Kleinere meteorologische Arbeiten

Außer den bisher genannten gibt es noch eine Reihe kleinerer meteorologischer Aufgaben, die sich auf der vorliegenden Expedition leicht durchführen lassen und sehr lohnende Ergebnisse versprechen. Hierher gehören zunächst Strahlungsmessungen an der zentralen Firnstation und an wenigstens einer der Randstationen. Da die Strahlungsverhältnisse die Ursache der glazialen Antizyklone sind, so steht eine Untersuchung der Strahlung in unmittelbarer Beziehung zu den übrigen Programmpunkten der Expedition. Dazu kommt, daß moderne Strahlungsmessungen (etwa mit dem Michelsonschen Aktinometer) noch niemals auf dem Inlandeise ausgeführt worden sind und daher interessante Ergebnisse versprechen.

Ferner wird an den beiden Randstationen wahrscheinlich Gelegenheit zur Beobachtung und Photographie (mit Fliegerkamera) von Luftspiegelungen sein, während es der zentralen Firnstation hierfür an passenden Objekten fehlen dürfte. Wird dafür gesorgt, daß die Photographien ausmeßbar sind, und wird die gleichzeitige vertikale Temperaturverteilung durch Drachenaufstiege ermittelt, so wird hiermit zum ersten Mal ein Beobachtungsmaterial gewonnen, das eine Prüfung der Theorie der Luftspiegelungen zuläßt.

Ebenso würden Messungen der Polarisation des Himmelslichtes, insbesondere der Höhe der sogen. neutralen Punkte von Arago und Babinet von besonderem Interesse sein, wenn sie an der zentralen Firnstation in großer Seehöhe und gleichzeitig an einer der Randstationen ausgeführt würden. Es würde dabei entschieden werden, ob die starke Durchstrahlung der Luft mit vom Schnee zurückgeworfenem Licht („Eisblink“) eine abnorme Vergrößerung der Punkthöhen erzeugt oder nicht, und ob die Erscheinung von der Seehöhe abhängt.

(Weiter ist kaum daran zu zweifeln, daß Gelegenheit zu Halbeobachtungen gegeben sein wird, die durch eine besondere, an die Stationen verteilte Instruktion möglichst nutzbringend zu gestalten wären. — Im Druck gestrichen).

Doch soll auf diese Einzelprobleme, die sich leicht vermehren lassen, hier nicht weiter eingegangen werden, zumal ihre Verfolgung in der Regel der Initiative der einzelnen Expeditionsmitglieder überlassen bleiben muß. ¹¹⁾

II. Die technische Durchführung der Expedition

Zur Durchführung der im vorstehenden genannten wissenschaftlichen Untersuchungen ist die Anlage von drei Überwinterungsstationen auf einem westöstlichen Querschnitt durch Grönland nötig, von denen die mittelste im zentralen Firngebiet, und wenigstens eine der beiden anderen in der Randzone auf dem Inlandeise gelegen sein muß, während die dritte auch auf dem eisfreien Küstenlande liegen kann.

¹¹⁾ Über die wissenschaftlichen Ergebnisse unterrichten außer den schon genannten Veröffentlichungen: a) Wiss. Ergebn. d. D. Grönland-Exp. Alfred Wegener, 7. Bde Leipzig 1933/40; b) E. Sorge & J. Georgi, The scientific results of the Wegener Expeditions to Greenland. Geogr. Journ. 81, 4 London 1933 333/352; c) F. Loewe, The Greenl. Ice Cap as seen by a Meteorologist. Quart. Journ. R. Met. Soc. 62 No. 266 1936, 359/377; J. Georgi, Das Klima des grönl. Inlandeises usw. Abh. Naturwiss. Ver. Bremen 31, 2 Bremen 1939, 408/467; ders. „Im Eis vergr.“ vermehrte Ausg. Leipzig 1955 u. 57. Hier S. 319/328 weiteres einschlägiges Schrifttum bis 1955. G.

Der günstigste Querschnitt ist die Linie Umanak—Scoresbysund auf etwa 71° Nordbreite, weil im letzteren die nördlichste Kolonie der Ostküste liegt, und weil diese Route ungefähr die Mitte hält zwischen den beiden Durchquerungsrouten von Kochs Expedition und de Quervains Expedition, und somit die größte Erweiterung unserer Kenntnis der Eisoberfläche verspricht.

Das schwierigste Problem in reisetechischer Hinsicht ist die Hinschaffung der zentralen Firnstation mittels Schlitten. Es handelt sich darum, ein Gepäck von etwa 70 000 kg von der Landungsstelle auf das Inlandeis hinauf bis zur Überwinterungsstelle der westlichen Randstation und weiter eine Nutzlast von etwa 10 000 kg 400 km weit bis zur Mitte des Inlandeises (Seehöhe fast 3000 m) zu schaffen. Das sind Transporte, wie sie bisher in den Polargebieten noch niemals geleistet worden sind, und deren Schwierigkeiten zu unterschätzen ein verhängnisvoller Fehler wäre.

Da alles getan werden muß, um diese Transporte zu erleichtern, muß die zentrale Firnstation von der Westküste, nicht von der Ostküste aus vorgeschoben werden, weil die Westküste früher im Jahr erreichbar ist und bessere Hilfsquellen bietet. Damit ist zugleich gegeben, daß die westliche Randstation auf dem Inlandeise liegen muß, während diejenige im Scoresbysund auf dem eisfreien Vorland in der Nähe der dortigen Kolonie liegen kann.

Da gerade der erste Aufstieg auf das Inlandeis und die Überschreitung der unebenen Randzone voraussichtlich die größten Schwierigkeiten verursachen wird, so ist ferner die Entsendung einer Vorexpedition im vorangehenden Sommer notwendig, die den günstigsten Punkt im Umanak-Distrikt ermittelt und nach deren Erfahrungen erst die letzten Entscheidungen über die Art der zu verwendenden Transportmittel getroffen werden. Da diese Vorexpedition erst im Sommer 1929 stattfinden kann, so kann die Hauptexpedition erst 1930/31 folgen.

Als Transportmittel sollen auf der Hauptexpedition, wenigstens teilweise, Motorschlitten zur Verwendung gelangen. Von Flugzeugen wird dagegen wegen ihrer Unwirtschaftlichkeit abgesehen. Da aber bisher erst sehr wenige Erfahrungen über die Verwendung von Motorschlitten in den Polargebieten vorliegen, so daß man auf ein Versagen derselben gefaßt sein muß, ist es trotzdem nötig, die Expedition mit Zugtieren auszurüsten, und zwar in solchem Umfange, daß auch bei völligem Versagen der Motorfahrzeuge das Programm der Expedition, wenn auch in etwas eingeschränktem Umfange, doch in seinen Hauptzügen noch erreichbar bleibt.

Die Expedition muß ferner über ein seetüchtiges Motorboot verfügen, das zur Landsetzung und Wiedereinschiffung und zum Verkehr mit der auf einer Insel gelegenen Kolonie Umanak dient und auch schon auf der Vorexpedition bei der Aufsuchung der besten Landungsstelle gute Dienste leisten wird.

Die Gesamtexpedition soll aus 11 deutschen Teilnehmern bestehen, von denen 5 an der westlichen Randstation, 3 an der zentralen Firnstation und 2 im Scoresbysund an der Ostküste überwintern. Der Leiter der Expedition überwintert an der westlichen Randstation, von wo aus die Schlittenreisen organisiert werden. Zu diesem Personal, in welchem 2 Techniker für die Motorfahrzeuge einbegriffen sind, kommen noch, je nach den Umständen, einige Personen, die die Expedition nur im Sommer 1930 mitmachen, aber vor dem Winter nach Haus zurückkehren.

Hin- und Rückreise nach Grönland vollziehen sich sowohl bei der Vorexpedition wie bei der Hauptexpedition auf den fahrplanmäßigen Schiffen des Kgl. Grönländischen Handels.

Viele Fragen der Ausrüstung und der Durchführung der Hauptexpedition werden von den Ergebnissen der Vorexpedition im Sommer 1929 abhängen und müssen einstweilen offen gelassen werden. Im folgenden seien deshalb nur die wichtigsten Punkte herausgehoben, um eine erste Orientierung zu geben:

1. Die Zugtiere. Als Zugtiere kommen nur grönländische Hunde oder isländische Pferde in Frage. Die Brauchbarkeit der ersteren ist allgemein bekannt,

Insbesondere habe ich auf der Danmark-Expedition 1906—08 Hundeschlittenreisen längs der Küste von 74 bis 81 Grad Breite ausgeführt. Isländische Pferde wurden von I. P. Koch und A. Wegener auf der Durchquerung des Inlandeises 1912/13 mit Erfolg benutzt. Dabei kommen drei Möglichkeiten in Betracht: alleinige Verwendung von Hunden, alleinige Verwendung von Pferden, und drittens Verwendung erst von Pferden und sodann von Hunden.

Die Entscheidung hierüber ist erst möglich, wenn der Aufstiegsort und die dortigen Verhältnisse genau bekannt sind. (Am günstigsten wäre die alleinige Verwendung von Hunden, da diese weniger empfindlich sind als Pferde und auch etwas größere Leistungen aufweisen. Aber dies setzt voraus, daß das Gepäck der Expedition unmittelbar am Rande des Inlandeises oder gar auf dem Eise selbst gelandet werden kann, und daß die Oberfläche des Eises an dieser Stelle die sofortige Verwendung von Schlitten gestattet. Ist dies nicht der Fall und kann auch ein Raupentraktor nicht mit hinreichender Sicherheit und Schnelligkeit über diese Anfangsschwierigkeiten hinweghelfen, so sind Pferde überlegen, da sie auch als Tragtiere verwendet werden können. Die alleinige Verwendung von Pferden setzt aber wieder voraus, daß man sie mit Sicherheit gegen die Angriffe der Hunde der in der Umgegend wohnenden Grönländer schützen kann, was wieder von der Wahl des Aufstiegsortes abhängt. Ist diese Sicherheit nicht genügend verbürgt, so kann man Pferde nur für die Transporte des Jahres 1930 verwenden und muß für 1931 auf Hunde übergehen. Besonders vorteilhaft wäre es, wenn man die Pferde nur auf der ersten Transportreise benutzt und dabei schlachtet, um sie dann bei den unmittelbar folgenden Hundeschlittentransporten als Futter verwenden zu können.) Von (bis) im Druck geändert: Am günstigsten wäre es, wenn man die Pferde nur auf der 1. Transportreise benutzt und dabei schlachtet, um sie dann bei den unmittelbar folgenden Hundeschlittentransporten als Futter verwenden zu können.

Die Fourage für die Pferde würde zur Hälfte aus isländischem Heu und zur Hälfte aus Kraftfutter nach dem auf Kochs Expedition benutzten Rezept bestehen.

Die Fourage für die Hunde würde aus getrockneten Fischen und Pemmikan bestehen und könnte wahrscheinlich in Grönland durch Ankauf von Haifisch ergänzt werden.

Bei alleiniger Verwendung von Pferden würden etwa 30 Pferde benötigt, bei alleiniger Anwendung von Hunden etwa 90 Hunde. Werden erst Pferde und dann Hunde verwendet, (so bleibt die Zahl der Pferde unverändert, die der Hunde kann dagegen auf etwa die Hälfte verringert werden — im Druck:) so können diese Zahlen auf etwa die Hälfte verringert werden. (Werden Pferde mitgenommen, so werden hierzu 2 Isländer benötigt, die mit Rücksicht auf die Sprachschwierigkeiten beide am Ort der Expeditionsleitung überwintern müßten. Sie würden auch in anderer Hinsicht wertvolle Arbeitskräfte bei der Expedition darstellen. Werden nur Hunde verwendet, so werden die beiden Isländer durch 2 Eskimos, womöglich reisegewandte Polareskimos, ersetzt. — Im Druck gestrichen.)

2. Die Motorfahrzeuge. Das für die Verwendung in Westgrönland bestimmte Motorboot muß seetüchtig sein. Es empfiehlt sich das gleiche Modell, wie es 1912 von Andersens Werft in Frederikssund (Dänemark) für Kochs Expedition gebaut wurde und das jetzt mit Motor und allem Zubehör für 8885 dän. Kronen (etwa 10 000 Mark) von der Werft gebaut werden kann. Es wird 30 Fuß lang, und 9½ Fuß breit, ganz gedeckt, klinker gebaut, mit 4 Kojen und einer photographischen Dunkelkammer versehen und besitzt einen 8 PS „Dan“-Motor, Beiboot und Hilfssegel. Bemerkt sei, daß ähnliche Boote mit Dan-Motor von derselben Werft schon in großer Zahl nach den Fär-Oern, Island und namentlich auch Grönland geliefert sind, so daß es vielleicht möglich wäre, das Boot am Schluß der Expedition in Grönland zu verkaufen.

(Ob sich auch für die aerologische Station im Scoresbysund die Anschaffung eines Motorbootes empfiehlt, erscheint zweifelhaft und muß jedenfalls vom Ergebnis einer örtlichen Besichtigung abhängen. Am besten wird diese Station wahr-

scheinlich mit einem leichten, für Ruder und Segel eingerichteten Boot ausgerüstet, an dem vielleicht ein kleiner Außenbordmotor angebracht werden könnte. — Dafür im Druck); Auch die aerologische Station im Scoresbysund benötigt ein Motorboot geringerer Größe und einen Leichter zum Transport des Gepäcks in den innersten Teil des großen Fjordsystems. Doch muß die Auswahl der Fahrzeuge vom Ergebnis einer örtlichen Besichtigung abhängen (die allerdings aus unbekanntem Gründen nicht verwirklicht wurde, G.).

Von den beiden für die Hauptexpedition in Aussicht genommenen Motorschlitten soll mindestens einer ein Propellerschlitten sein. Es kann wohl kaum einem Zweifel unterliegen, daß ein solcher das naturgemäß moderne Beförderungsmittel auf der ganz ebenen und weichen Oberfläche des Firngebietes ist. Der Motor muß luftgekühlt sein, braucht aber nicht so stark zu sein, wie der Motor eines für diese Höhen passenden Flugzeuges. (Möglicherweise würde sich der 12-zylindrige luftgekühlte Siemens-Stern-Motor von 120 PS eignen. Die Kosten eines solchen Motorschlittens werden auf etwa 20 000 Mark veranschlagt — Im Druck gestrichen; dafür): Solche Propellerschlitten mit einem 100 PS-Motor sind bereits in Rußland im Gebrauch.

Ob die zweite Maschine ein gleicher oder größerer Propellerschlitten sein darf, oder ob man statt dessen lieber einen Raupenschlepper (im Druck statt Raupenschlepper — den amerikanischen Snow-Motor) — auch das neue Schnee-Automobil von Citroen käme in Frage — benutzen wird, hängt wieder von den örtlichen Verhältnissen ab und kann daher erst auf Grund der Vorexpedition endgültig entschieden werden. (Weitere 20 000 Mark dürften aber jedenfalls ausreichen, um die Kosten der zweiten Maschine zu bestreiten. — Im Druck gestr.) In der Randzone wird man jedenfalls irgendein Traktormodell benutzen können.

Für die Handhabung dieser drei Maschinen müßten mindestens 2 Techniker an der Expedition teilnehmen.

3. Die Winterhäuser. Die 3 Winterhäuser der Expedition werden nach verschiedenen Gesichtspunkten gebaut werden müssen. Bei demjenigen für Scoresbysund kommt es nur darauf an, daß es leicht von zwei Mann zu errichten ist, ohne daß dabei Tischlerarbeit nötig wird. Es muß also zerlegbar sein, und die einzelnen Teile müssen in ihrem Gewicht so bemessen sein, daß sie von einem Mann bequem getragen werden können. Doch kann billiges Holz benutzt werden, und am Gesamtgewicht braucht nicht besonders gespart zu werden.

Wesentlich höhere Anforderungen sind an das Winterhaus der westlichen Randstation zu stellen, da dies den schwierigen Transport auf das Inlandeis und über den unebensten Teil der Randzone mitzumachen hat. Als Muster soll hier das Überwinterungshaus von Kochs Expedition dienen, das im wesentlichen aus Kreuzfournierplatten bestand, deren zwei, beiderseitig auf einen Holzrahmen gespannt, ein Stück Wand darstellten; indem hier für diese Holzrahmen und alle größeren Teile, wie Balken, Fußbodenbretter usw. amerikanisches Leichtholz (Red Wood) verwendet werden soll, dürfte es möglich sein, das Gesamtgewicht des Hauses, obwohl es für mehr Personen als das Kochsche eingerichtet werden muß, unter 2000 kg zu halten (es wog schließlich 9000 kg, G.).

Noch weit größere Anforderungen werden aber hinsichtlich der Gewichtersparnis an das Winterhaus der zentralen Firnstation gestellt. Die Konstruktion dieses Hauses, das eine Art Zelthaus darstellen muß und teilweise in den Firn versenkt werden kann, soll sich an die von Nansen im 1. Heft der Zeitschrift „Arktis“ gemachten Vorschläge anlehnen. Alle Holzteile müssen aus Bambus oder Leichtholz bestehen, und die Wände aus mehrfachem Zelttuch, dessen Zwischenräume teils mit Schnee, teils (im Bereich der positiven Temperaturen) mit sehr leichtem Isolationsmaterial (Kork, Balsa-Holz) gefüllt werden. Das Gesamtgewicht dieses Hauses darf nur 500 (bis 1000 kg — im Druck gestr.) betragen (tatsächl. Gewicht 500 kg! Die Handskizzen Wegeners dazu wurden reproduziert in „E. vgr.“ 1933/1957, G.).

4. Funkentelegraphische Ausrüstung. Alle drei Stationen sollen mit Sende- und Empfangsapparaten zur gegenseitigen Verständigung versehen wer-

den, da dies die Durchführung der wissenschaftlichen Aufgaben erleichtert. Am besten werden Apparate für telephonischen Betrieb verwendet. Telefunken-Berlin liefert kleine Sende-Apparate dieser Art, die etwa 100 kg wiegen und eine Reichweite von 400 km besitzen. Für Telegramme nach Europa müssen die amtlichen dänischen Radio-Stationen in Godhavn auf Disko und im Scoresbysund verwendet werden. (Weitere amtliche Radio-Stationen befinden sich in Grönland in Godthaab, Julianehaab und Angmagssalik).

Bei der zentralen Firnstation kann die Sende-Station, da nicht absolut lebenswichtig, nötigenfalls zunächst zurückbleiben und erst später nachgeschafft werden, falls die Transportschwierigkeiten zu groß werden. Das sehr leichte Empfangsgerät kann natürlich unter allen Umständen sofort mitgenommen werden (war nicht durchführbar, da Sender und Empfänger, beim Aeronaut, Observatorium Lindenberg gebaut, vereinigt waren, G.)

5. Die Schlittenreisen. Im Sommer und Herbst 1930 werden alle verfügbaren Kräfte der Expedition unter vorläufiger Zurückstellung der meisten wissenschaftlichen Arbeiten sich an den Transporten zur zentralen Firnstation beteiligen müssen. Sieht man von der Hilfe der Motorschlitten ab, so wird man mit zwei vollständigen Reisen vom Rande bis zur zentralen Station imstande sein, das Stationshaus, Proviant und Brennmaterial für die Wintermonate und mindestens einen Teil der wissenschaftlichen Ausrüstung bis in die zentrale Zone kalter Luft, vielleicht 300 km vom Rande, vorzuschieben. Es wird aber wahrscheinlich Anfang November werden, bis die Angehörigen der westlichen Randstation von diesen Transportreisen zurückkehren. Die Route muß durch einige Hundert Signale (Bambusstangen oder Schneefürme) gekennzeichnet sein. Nach der Überwinterung müssen wieder mindestens zwei Schlittenreisen zur zentralen Firnstation durchgeführt werden, die erste zur Ergänzung des dortigen Proviantes und der wissenschaftlichen Ausrüstung sowie eventuell zur Ablösung des Personals, und die letzte zur Einziehung der Station. Unter günstigen Umständen kann zwischendurch auch eine Durchquerung nach Scoresbysund ausgeführt werden, die sehr zur Abrundung der wissenschaftlichen Ergebnisse beitragen würde. (Zu diesem Zweck legt die aerologische Station in Scoresbysund mittels Hundeschlitten im Frühjahr 1931 ein Depot in den innersten Teil dieses Fjordsystems und teilt dessen Lage telegraphisch der westlichen Randstation mit. — Im Druck gestrichen.) Je nach Umständen kann die Durchquerungspartie im Scoresbysund bleiben und zusammen mit der dortigen aerologischen Station heimkehren oder auch über die zentrale Firnstation nach Westgrönland zurückkehren.

Eine entscheidende Rolle für die Durchführung der Schlittenreisen spielt natürlich die Frage, in welchem Umfange sich die Motorschlitten bewähren. Bei völligem Versagen derselben wird wahrscheinlich die Durchquerung nach Scoresbysund wegen Zeitmangels nicht durchführbar sein.

6. (Vorläufige Angaben über das Personal der Hauptexpedition 1930/31.) Von der Mitnahme eines Arztes kann die Expedition absehen, da in Umanak ein dänischer Distriktsarzt stationiert ist.

7. Die Vorexpedition 1929 besteht außer dem Leiter aus drei auch an der Hauptexpedition teilnehmenden Wissenschaftlern.

Sie geht mit dem ersten fahrplanmäßigen Schiff nach Godhavn, das Kopenhagen etwa am 5. Mai verläßt, und von Godhavn im eigenen Motorboot weiter nach Umanak. Sie hat die Aufgabe, in der „Nordostbucht“ (= Umanak-B., G.) den günstigsten Aufstiegsplatz auszusuchen und durch eine kurze Reise auf dem Inlandeis auch die Reisebedingungen innerhalb der Randzone an der betreffenden Stelle zu untersuchen und womöglich gleich den Platz für die Errichtung der Randstation auf dem Inlandeise zu bestimmen. (Auf Grund der angetroffenen Verhältnisse verabredet sie sodann mit dem Kolonieleiter von Umanak die Lieferung von Hunden und Pelzsachen für das folgende Jahr. — Im Druck gestrichen.)

Nach Maßgabe der verfügbaren Zeit können auf dieser Vorexpedition auch bereits einige wissenschaftliche Beobachtungen und Vorversuche angestellt werden.

Nach Erledigung ihrer Aufgaben geht die Vorexpedition wieder zur Diskobucht zurück, wo das Boot für den Winter in Aufbewahrung gegeben wird, und kehrt spätestens mit dem letzten von hier heimkehrenden Schiff, das etwa in der zweiten Hälfte des September abgeht, nach Europa zurück.

Gleichzeitig mit dieser Vorexpedition nach Westgrönland macht der Leiter der aerologischen Station Scoresbysund mit dem fahrplanmäßigen Schiff des grönländischen Handels einen Besuch in der Kolonie Scoresbysund, um in der 5—7 Tage dauernden Liegezeit des Schiffes den Platz für die Station auszuwählen und zu bestimmen, welche Ausrüstung dieser Station am zweckmäßigsten mitzugeben ist. Das Schiff geht Ende Juli von Kopenhagen ab und kehrt im September zurück. (Der genaue Fahrplan des grönländischen Handels wird für jeden Sommer erst im Februar aufgestellt und veröffentlicht. Nachträgliche Änderungen werden häufig nötig. — Dieser Erkundungs-Besuch fand nicht statt, G.)

V. Eine neue Biographie Alfred Wegeners

Else Wegener: Alfred Wegener; Tagebücher, Briefe, Erinnerungen, F. A. Brockhaus, Wiesbaden 1960. 262 S. mit 28 Abb. und 4 Kartenskizzen.

Der Besprechung sei ein Wort vorausgesetzt aus der Ansprache des Präsidenten der Deutschen Akademie der Naturforscher „Leopoldina“ Prof. Dr. Mothes anlässlich der Jahrestagung dieser Gesellschaft 1959:

„Ehren wir die Großen unserer nationalen Geschichte und alle Vorbilder der ganzen Welt, jeder Nation. Vermeiden wir aber, diese Großen zu einfach zu sehen, sie in allem als gültig und richtig hinzustellen, ihr Bild zu unseren Zwecken zu verzerren. Lehren wir unsere Jugend ein unverfälschtes Bild dieser Heroen. Schildern wir sie in ihrer Menschlichkeit, in all ihren Irrungen und Wirrungen. In der Unvollkommenheit des Menschen liegt die Wurzel seines Ringens. Das ist das Erhabene! Verlassen wir die Mode der verallgemeinernden Beschönigung! . . . Und vergessen wir in der Betrachtung der Geschichte das Gegenwärtige nicht. Die Lebenden haben es schwerer als die Toten! . . . Die Mängel der Lebenden werden nicht so leicht und so gern übersehen . . .“ (Nova Acta Leopold. NF Bd. 21 Nr. 143, S. 20).

A. Ankündigung:

Eine soeben in Buchform erschienene Biographie Alfred Wegeners darf von vorneherein eines besonderen Interesses weiter Kreise sicher sein: der Älteren, die an der Wende der dreißiger Jahre von seinen beiden deutschen Grönland-Expeditionen 1929 und 1930/31 beeindruckt und von seinem tragischen Tode auf dem Inlandeis ergriffen wurden; der Jugend, die sich aus den großen Männern des friedlichen Wettstreites ihre Helden wählen will; der Wissenschaftler, die eine zusammenfassende Überschau seiner weitgespannten Arbeiten erwarten; schließlich nicht zuletzt aller derjenigen, die an den Männern und der Geschichte der Polarforschung in ihrem Glanz und Elend innerlich beteiligt sind und zuverlässige Einzelheiten erwarten dürfen über alles, was mit Alfred Wegeners Grönland-Expeditionen, vor allem mit seiner letzten Reise in Verbindung steht, von der er nicht mehr zurückkehren sollte.

Der Maßstab, den wir an das neue Buch anzulegen berechtigt sind, wurde gesetzt in der zwar weniger umfangreichen, aber konzentrierten Biographie, in der

Alfred Wegeners Grazer Institutskollege von 1924 bis 1930, der Direktor des Physikalischen Universitäts-Institutes Prof. Dr. H. B e n n d o r f, ihm ein großartiges Denkmal gesetzt hat („Alfred Wegener“, in „Gerlands Beiträge zur Geophysik“ Bd. 31 (1931) S. 337/377). Dieser, in jeder wissenschaftlichen Bibliothek vorhandene Nachruf behält auch nach dem Erscheinen des neuen Buches seine Bedeutung, da H. B. einerseits als namhafter Forscher und Freund zugleich besonders geeignet war, Wegeners wissenschaftlicher Größe gerecht zu werden, andererseits als dauernd wichtige Beigabe ein vollständiges Werkverzeichnis Alfred Wegeners, 170 Arbeiten ohne Berücksichtigung der fremdsprachlichen Ausgaben, zusammengestellt hat.

Demgegenüber trägt verständlicherweise die Lebensschilderung durch Wegeners Gattin einen mehr familiären Charakter; sie läßt immer wieder Wegeners schlichte Wesensart, seinen ausgeprägten Familiensinn, aber auch seinen eisernen Fleiß erkennen, durch den er bei seinem Tode mit 50 Jahren ein Lebenswerk hinterließ, wie es mancher andere nicht mit 70 oder 80 Jahren aufzuweisen hat. Wir erkennen seine scharfe Beobachtungsgabe, die ihn immer wieder aus der verwirrenden Vielfalt der Erscheinungen das Wesentliche erkennen ließ. Alle diese einzelnen Fazetten ergeben auch für diejenigen, die Alfred Wegener nicht selbst gekannt haben, ein ungemein sympathisches Gesamtbild eines modernen Forschers und Menschen. Man erfährt bisher Unbekanntes über seine Jugend, über seine Vorfahren, so daß die erzählenden Teile, auch der Briefwechsel mit dem berühmten Hamburger Meteorologen und Geophysiker Professor W l a d i m i r K ö p p e n, seinem späteren Schwiegervater, sowohl für die Kenner der Wegenerschen Forschungsgebiete, wie auch für die menschlich Interessierten aller Altersstufen eine wertvolle Bereicherung des Schrifttums darstellen.

Das Buch enthält außerdem Auszüge aus Wegeners Expeditions-Tagebüchern der „Danmark“-Expedition 1906/08, wo der 26jährige Meteorologe im bis dahin unbekanntem NO-Grönland die arktische Reisetchnik aus erster Hand erlernte, und zwar sogleich im Hinblick auf spätere, eigene Expeditionen, und wobei er zum ersten Male die um die Jahrhundertwende neu geschaffene Wissenschaft und Technik der Erforschung der höheren Luftschichten durch Drachen und Ballone auch in der Arktis zur Anwendung brachte. Da Wegener außer kleineren Aufsätzen keine zusammenhängende Schilderung dieser Expedition geschrieben hat, andererseits die offizielle Darstellung in „Meddelelser om Grönland“ Bd. 41 (Kopenhagen 1913), sowie das bewundernswerte Buch des Expeditionsteilnehmers und Malers A c h t o n F r i i s „Im Grönlandeis mit Mylius-Erichsen“ (deutsch Leipzig 1910) nicht überall zugänglich sind, muß die Herausgabe dieses Tagebuches begrüßt werden, wenn es auch noch durch sachkundige Kommentare hätte gewinnen können, besonders zu den drei wichtigen Schlittenreisen, an denen Wegener teilgenommen hat. In einem besonderen Beitrage in diesem Heft habe ich versucht, diesem Mangel, auch durch Herstellung einer bisher fehlenden Karte des Reisegebietes abzuwehren, soweit es ohne Kenntnis des Original-Tagebuches möglich war.

Die Geschichte der 2. Grönland-Expedition, die Alfred Wegener 1912/13 zusammen mit dem dänischen Hauptmann J. P. Koch durchführte, wobei man ebenfalls im Bereich der Dove-Bucht auf dem Rande des Inlandeises überwinterte und im folgenden Frühling Nordgrönland von Ost nach West auf der bis heute längsten Inlandeis-Route durchquerte, liegt seit langem vor (J. P. Koch, A. Wegener: Durch die weiße Wüste, deutsch Berlin 1919), so daß die jetzige Herausgabe von Wegeners Tagebuch nur dann von Bedeutung sein könnte, falls darin wesentliche Ergänzungen zu J. P. Kochs Tagebuch zu finden wären. In der Besprechung von Wegeners Schlittenreisen wird ein Fall angeführt, wo Wegeners Tagebuch uns vielleicht Aufklärung über eine merkwürdige und nicht ungefährliche Entscheidung des Expeditionsleiters, den Kurs quer durch Dronning-Louise-Land plötzlich durch ein zuvor nicht erkundetes Gebiet zu legen, verschaffen könnte; hat doch Wegener stets um die Bedeutung psychologischer Motive bei Expeditionen und um ihre Gefahren gewußt. Aber gerade hier hat das Tagebuch Wegeners, sonst mit mustergültiger

Regelmäßigkeit geführt, in der Wiedergabe eine Lücke von einer Woche, so daß es vorläufig offen bleiben muß, ob diese Eintragungen bei der jetzigen Herausgabe unterdrückt worden sind, ob — was unwahrscheinlich — während jener entscheidenden Tage die körperlichen Anstrengungen für Wegener zu groß waren, um außerdem noch Tagebuch zu schreiben (während Kochs Tagebuch hier keine Lücke zeigt), oder ob vielleicht Wegener mit Kochs abrupter Entscheidung nicht einverstanden war und aus einer gewissen Verärgerung heraus keine Notizen gemacht hat, wenn auch gerade das Gegenteil verständlicher sein würde. — Es wäre zu begrüßen, wenn Frau Wegener uns durch eine Notiz in „Polarforschung“ später hierüber unterrichtete.

Für die jetzige Herausgabe von Wegeners Tagebuch über die letzte große Grönland-Expedition 1930/31, das ohnehin bereits am 10. September 1930 endet (da die naturgemäß außerordentlich wichtige Fortsetzung mit der Vorbereitung seiner letzten Nachschubreise, deren unvorstellbaren Schwierigkeiten und seinen sehr umfangreichen Eintragungen in „Eismitte“ selbst am 30. 10.—1. 11. 1930 nach seinem Tod bei 180 km mit seinem grönländischen Begleiter verloren ging), ist kaum ein Grund einzusehen. Das Tagebuch ist bereits in dem in vielen Auflagen weit verbreiteten Buch von Frau E. Wegener und Dr. F. Loewe: A. Wegeners letzte Grönlandfahrt (Leipzig ab 1933) weitgehend, teilweise sogar wörtlich benutzt worden. Die jetzige Herausgabe ist allerdings durch Streichungen, z. T. einzelner Wörter, sowie durch verbindende Texte gegenüber dem seit 1931 bekannten wörtlichen Text verändert, so daß im Interesse der geschichtlichen Wahrheit eine ausführliche Behandlung in einem besonderen Abschnitt dieses Heftes erforderlich war. Wenn schon die Expeditionsgeschichte jetzt noch einmal wiedergegeben werden sollte, so wäre vielleicht eine fortlaufende Erzählung zweckmäßiger gewesen, wobei der bis heute noch unberührte Schatz der Tagebücher von Wegeners Kameraden es erlaubt hätte, ähnlich dem Buch von 1933 die Expeditionsarbeiten auch dort im ausführlichen Zusammenhang zu schildern, worauf Wegener, weil er nicht teilnahm, entweder gar nicht, oder nur nebenbei eingeht. Dies hätte vor allem den Lesern von Vorteil sein können, denen diese Expedition nicht bereits von früher bekannt war, und die sich jetzt in dem schon an sich, erst recht jetzt durch die umfangreichen Streichungen diskontinuierlichen Notizen nur schwer zurechtfinden können.

Das neue Buch ist gut ausgestattet und wird gewiß seinem viel zu früh verstorbenen Helden Alfred Wegener neue Freunde bei alt und jung gewinnen, besonders wenn man zur Ergänzung die bekannten, schon früher erschienenen Expeditionsberichte mit heranzieht:

Für „Danmark“-Expedition 1906/08 A c h t o n F r i i s, Mit Mylius-Erichsen im Grönlandeis (deutsch Leipzig 1910);

Für Durchquerungs-Exp. 1912/13: J. P. K o c h, A. W e g e n e r, Durch die weiße Wüste (deutsch Berlin 1919);

Für Vor-Expedition 1929: A. W e g e n e r, Mit Motorboot und Schlitten in Grönland (Bielefeld & Leipzig 1930, letztes Werk Wegeners);

Für Haupt-Expedition 1930/31: E. W e g e n e r, F. L o e w e, A. W e g e n e r s letzte Grönlandfahrt (Leipzig ab 1933); ferner: J. G e o r g i, Im Eis vergraben, Erlebnisse auf Station Eismitte der letzten Grönland-Expedition Alfred Wegeners (München ab 1933; sehr vermehrte Ausgabe Leipzig 1955 und 57).

B. Kritische Anmerkungen:

1. Wenn 30 Jahre nach dem Tode eines bedeutenden Mannes seine Biographie erscheint, so muß erwartet werden, daß sie in jeder Hinsicht dem heutigen Stand unserer Kenntnisse entspricht. Dies hat sich einmal auf Wegeners wissenschaftliche Theorien wenigstens in großen Zügen zu beziehen. Besonders seine „Theorie der

Entstehung der Kontinente und Ozeane“ von 1912, kurz Theorie der Kontinentalverschiebung genannt, hat ein starkes Auf und Ab erlebt, dessen Tiefpunkt in den 40er Jahren fast einer allgemeinen Ablehnung seitens der wichtigsten Fachrichtungen gleichkam. Von umso größerem Interesse wäre es für die Leser gewesen, aus diesem Buche zu erfahren, daß in den letzten Jahren Wegeners Hypothese einen ganz unerwarteten Aufschwung durch das neue Forschungsgebiet des Paläo-Magnetismus erlebt hat, d. h. der Richtung der erdmagnetischen Kraftlinien, die den verschieden alten Gesteinen im Zeitpunkt ihrer Bildung aufgeprägt und sich bis heute erhalten hat, unbeschadet der Drehungen, die die betreffenden Kontinentalschollen seither in Jahrtausenden durchgemacht haben, (siehe z. B. S. K. Runcorn, Rock Magnetism, in „Science“ V. 129 Nr. 3355 vom 17. 4. 59, S. 1002/12; H. Flohn, Kontinental-Verschiebungen, Polwanderungen und Vorzeitklimata im Lichte paläomagnetischer Messungen, Naturwiss. Rundsch. Okt. 1959, S. 375/84). Es ist bedauerlich, daß diese neuen Ausblicke auf die frühere Erdgeschichte, die zugleich in so unerwarteter Weise Wegeners großartige Vision zu bekräftigen scheinen, in dieser Biographie keine Erwähnung gefunden haben, was durch Zuziehung eines erfahrenen Geophysikers vermieden worden wäre. Das ist umso erstaunlicher, als Frau Wegener für ihr Wegener-Buch von 1933 so erfolgreich die Mitarbeit von Prof. F. Loewe, und auch für ihre Biographie Prof. Köppens (Stuttgart 1955) die Mitwirkung eines namhaften Meteorologen in Anspruch genommen hatte.

Andererseits nimmt das jetzige Buch auch keine Kenntnis davon, daß die von Wegener als wertvollster, aktueller Beweis für seine Theorie betrachtete Westdrift Grönlands um jährlich etwa 20 m durch die in Godthaab mit modernster Meßmethodik ausgeführten Präzisions-Längenmessungen nicht bestätigt werden konnte, siehe Svend Saxov, The uplift of western Greenland (Medd. fra Dansk Geologisk Forening, Bd. 13 H. 6 København 1958, S. 522: „Astronomical observations carried out in Qôrnoq in 1927 and 1948 do not indicate a westward displacement of Greenland“). Die älteren Längenmessungen mittels Mondstrecken in Ostgrönland seit E. Sabine 1823 hatten nicht die für so geringe Längenänderungen erforderliche innere Genauigkeit, so daß wir heute auf dieses experimentum crucis für Wegeners Theorie verzichten müssen, gegenüber der nun überholten Darstellung Frau Wegeners auf S. 164 und 182.

Auch hinsichtlich der Vorgeschichte von Wegeners letzter Grönland-Expedition 1929 und 1930/31 hat Frau Wegener leider keine Kenntnis von einem seit Jahren publizierten Dokument genommen, nämlich von einem ausführlichen Brief Wegeners an mich vom 15. 1. 1928, woraus eindeutig hervorgeht, daß nicht, wie sie es auf S. 188 irrig darstellt, Wegener „inzwischen (d. h. nachdem er bereits seinen Expeditionsplan der Notgemeinschaft der Deutschen Wissenschaft unterbreitet hatte, G.) erfahren hatte, daß sein früherer Assistent in Hamburg, Dr. Georgi, den Plan einer aerologischen Überwinterungsstation an der grönländischen Ostküste . . . bei der NG eingereicht hatte . . .“, sondern daß meine anfangs 1928 erfolgte Mitteilung meiner Pläne mit Bitte um seinen fachkundigen Rat Wegener überhaupt erst zur Wiederaufnahme seiner alten, durch Ausfall seiner früheren Kameraden ad acta gelegten Grönlandpläne ermuntert hat (siehe Wegeners Brief in „E. vgr.“ Leipzig 1955 u. 57 S. 307/8). Auch war ich nie Wegeners Assistent, sondern Wiss. Mitarbeiter der Deutschen Seewarte an der von W. geleiteten „Meteorologischen Versuchsanstalt“. Mein Plan einer Überwinterungsstation auf dem Inlandeis mit genauer Ortsangabe wurde bereits veröffentlicht in „Arktis“ 1. Jg. 1928 H. 3/4 S. 96 und Taf. 24).

Alle, die Alfred Wegeners Person und Arbeiten schätzen, besonders alle am Fortschritt arktischer Forschung Interessierten müssen es tief bedauern, daß Frau Wegener sich die einmalige Gelegenheit hat entgehen lassen, Alfred Wegeners einzig authentischen Expeditionsplan, der sowohl für die Bewilligung, wie für Vorbereitung und Durchführung der größten deutschen Grönlandexpedition maßgebend gewesen ist, aber erstaunlicherweise bisher weder in ihrem Wegener-Buch von 1933,

noch in den von Prof. Kurt Wegener herausgegebenen „Wiss. Ergebnissen usw.“ (7 Bde Leipzig 1933/40) abgedruckt worden ist, endlich in ihrem Wegener-Buch von 1960 mitzuteilen. Stattdessen wurde in allen drei, soeben genannten Veröffentlichungen eine Ausarbeitung Wegeners ganz oder teilweise zitiert, die er, wie er selbst in seinem oben erwähnten Brief an mich sagt, für einen Aufsatz in der „Arktis“ bzw. für einen Vortrag auf der 2. Generalversammlung der „Aeroarctic“ in Leningrad 18/23, 6, 28 vorbereitet hatte, die aber weder veröffentlicht, noch vorgetragen wurde, weil sich inzwischen durch Zusammenarbeit Wegeners mit Flugzeug-Fachleuten wesentliche Gedanken dieser ersten Ausarbeitung als unzweckmäßig herausgestellt hatten. Es ist sicherlich einmalig in der Expeditions-Literatur, daß ein so liebevoll ausgearbeiteter Expeditionsplan, der noch für spätere Zeiten den Stand der Forschung um 1930 und Alfred Wegeners meisterhafte Behandlung der verschiedenen geophysikalischen und expeditionstechnischen Probleme festhält und als „letzter Wille“ dieses hervorragenden Grönlandforschers überall bekannt sein und in Achtung stehen sollte, heute praktisch unbekannt ist; dies war der Grund, ihn in diesem Heft Wegeners Freunden und allen Arktisforschern bekanntzugeben.

2. Die Karten-Beigaben

Zur Übersichtskarte von Grönland (in Frau Wegeners Buch S. 19) muß bemerkt werden:

a) Es fehlt Angabe des Maßstabes 1:17 Mill.; soll dem Leser zugemutet werden, sich diese für jede Landkarte selbstverständliche Angabe aus dem kleinen km-Maßstab selbst auszurechnen?

b) In dieser Hauptkarte einer Wegener-Biographie ist zwar die Reiseroute der 2. Deutschen Nordpolar-Expedition von 1869/70 unter Koldewey mit ihren beiden Schiffen „Germania“ und „Hansa“ eingezeichnet, die für diese Wegener-Biographie ganz uninteressant sind. Dabei führt die gezeichnete Route der „Germania“ noch weit an der Sabine-I. vorbei, während doch das Schiff dort im „Germania-Hafen“ überwinterte, wo Wegener 1906 erdmagnetische Anschlußmessungen vornahm. Aber es fehlt gänzlich die Route des Expeditionsschiffes „Danmark“ 1906/08, also gerade der Expedition, die im Buch eine so große Rolle spielt.

c) An der über 700 km langen NO-Küste Grönlands, dem Arbeitsgebiet der „Danmark“-Expedition, fehlen sämtliche Ortsbezeichnungen, auch der für Wegener so bedeutsame nördliche Umkehrpunkt in 81° N, des Mallemucken-Felsens, Lambertsland, Ingolfs-Fj. und Dijnphna-Sund, die beide von Wegeners Schlittenabteilung kartiert wurden und ohne deren Kenntnis das Tagebuch dieser Reise unverständlich bleibt.

d) Obwohl seit Wegeners erster Erkundung 1908 und seiner Durchquerung mit J. P. Koch 1913 das „Dronning-Louise-Ld.“ im großen und ganzen bekannt war, vermißt man auf dieser Karte jede Andeutung dieses für Wegener so bedeutsamen „großen Nunatak“; die Beschriftung „Dr.Louise-Ld.“ läßt die wirkliche Lage um nur 350 km unsicher.

e) Die eingezeichnete Durchquerungs-Route Koch-Wegener 1913 ist ein Phantasiegebilde, das sich bis mehr als 100 km von der wahren Route entfernt; der leicht zu kontrollierende Schnittpunkt der Route mit dem 40. Längengrad liegt tatsächlich (Wiss. Erg. 1930 Bd. I S. 56/57) auf $74,6^{\circ}$ N, in der Karte des Verlages F. A. Brockhaus von 1960 auf etwa $73,9^{\circ}$ N. Bei Quervains Route 1912 beträgt die größte Abweichung, diesmal nach N, etwa 150 km, bei Nansen 1888 bis 110 km, wieder nach N. Die eingezeichneten Reiserouten in Nordgrönland von Peary, Rasmussen und Lauge Koch haben ebenfalls mit den tatsächlichen Routen nichts gemein. Die Durchquerung der British North Greenland-Exp. 1952/54 ist dem Kartographen ganz unbekannt; ebenso fehlt — als gänzlich unverzeihlicher Lapsus in einer Wegener-Biographie — die Handschlittenreise von 150 km aus der Disko-Bucht nach NW, worauf Wegener mit Recht besonders stolz war. Der Verlag scheint überhaupt

noch nicht von dieser Reise Notiz genommen zu haben, da sie auch in den Übersichtskarten des Wiss. Werkes Bd. 1 S. 2 und von „A. Wegeners letzte Grönlandfahrt“ 1933 S. 12 fehlt. Dabei hätte man sämtliche Durchquerungen unschwer der großen Grönlandkarte 1:5 Mill. aus „Im Eis vergraben“, Leipzig 1955 u. 57 entnehmen können.

Zur Karte von Germania - Ld. S. 24/25:

f) Auch hier fehlt Maßstab-Angabe 1:530 000. Hier wäre Veranlassung gewesen, aus den Originalkarten der Danmark-Exp. die Reisewege Wegeners nach S. zur Sabine-I., den Beginn der großen Nord-Reise, und die besonders wichtige Handschlittenreise nach W einzuzichnen, wobei Wegener als erster Mensch das „Königin-Louise-Land“ bei Kap Bellevue betrat (auch dieser Name fehlt).

g) Noch hinderlicher für den aufmerksamen Leser ist, daß die Karte schon bei $23\frac{3}{4}^{\circ}$ W. Lg. abbricht und so gerade den kritischen Punkt der Durchquerung, die plötzliche Abwendung Kochs vom Borg-Gletscher nach S nicht mehr zu verfolgen gestattet, so leicht es an Hand der Original-Karten gewesen wäre, diese Detailkarte bis zum W-Rande des DLL, d. h. bis zum Beginn des eigentlichen Inlandeises oder, wie Wegener gern sagte, des „Hoch-Jökels“ (des Hohen Gletschers) in etwa 27° W-Lg. auszudehnen. Gerade die Durchquerung von DLL zeigt, wie am Modell alle Probleme, die bei einer „klassischen“ Polar-Expedition, d. h. ohne Luftaufklärung und ohne mechanische Transportmittel, nur auftreten konnten, angefangen von der Gletscherkalbung während des Aufstiegs auf den Brede-Brae (Breiten Gletscher, die Mündung des Stor-Strömmen (Großer Gl.) ins Meer, wobei nur wenige Meter fehlten, und die ganze Expedition wäre von den abbrechenden Eismassen ins Meer hinuntergerissen worden, ohne daß man jemals wieder irgend eine Spur von ihr gefunden hätte.

3. Grundsätzliche Bemerkung

Die „richtige“ Herausgabe von Expeditions-Notizen, vor deren druckfähiger Bearbeitung der Autor verstorben ist, dürfte zu den schwierigsten, literarhistorischen Aufgaben gehören. Erfordert sie doch eine, vom Außenstehenden kaum jemals zu verwirklichende Kenntnis der Expeditionsvorgänge bis in kleinste Detail jedes Tages. Aber wer vermag mit einiger Sicherheit alle die Eintragungen von vorneherein auszusondern, die jeder Expeditionsmann seinem Tagebuch anzuvertrauen pflegt, wenn er sich mit oder ohne Grund über Kameraden geärgert hat, seinem Ärger aber keine Luft machen darf und ihn daher im Tagebuch doppelt und dreifach unterstrichen abreagiert! Es weiß ja jeder, der etwa als Soldat einer kleinen Gemeinschaft aufeinander Angewiesener angehörte, wie es bei Schwierigkeiten sachlicher oder menschlicher Art die Seele erleichtert, wenn man sich einmal richtig „aus-schimpfen“ kann, was nun freilich einem Expeditionsleiter nur im Tagebuch erlaubt ist.

So dürfte als Regel aufgestellt werden:

a) Persönlich kritisierende Notizen sollen nur soweit veröffentlicht werden, wie sie für den Gang der Expedition wesentlich sind, und dann mit einem unparteiischen, alle verfügbaren Quellen auch zugunsten des Kritisierten ausschöpfenden Kommentar. Gewöhnlich existieren ja von der gleichen Expedition mehrere Tagebücher, deren Vergleich zu einem objektiven Urteil helfen kann.

b) Alle Notizen, die von einem allgemeingebildeten Leser nicht ohne weiteres richtig verstanden werden oder mißverstanden werden könnten, müssen entweder weggelassen, oder genügend ausführlich und objektiv erläutert werden.

c) Besonderer Wert ist auf die die Situation klärende Kartenskizze zu legen.

d) In Ansehung der vielen Fälle, wo Familien-Verbundenheit mit dem nicht mehr lebenden Brief- oder Tagebuchautor zu einseitigen Urteilen und Darstellungen geführt hat, sollte die Herausgabe in zwar sachkundige, aber mit dem verstorbenen Autor nicht so eng verbundene Hände gelegt werden.

VI. Ergänzungen zu Wegeners Tagebuch der Haupt-Expedition 1930/31

(in: E. Wegener, „Alfred Wegener“, Wiesbaden 1960)

A. Alfred Wegener als „Kapitän“ seines Motorbootes „Krabbe“

Wegener war ein begeisterter Seefahrer, nachdem er als junger Meteorologe auf der Hin- und Rückreise der „Danmark“ zu seiner ersten Expedition nach Nordost-Grönland 1906/08 an den seemännischen Arbeiten am Ruder und in der Takelage teilgenommen hatte. So war es, rein als Erlebnis, für ihn wohl der Höhepunkt der Vor-Expedition, als noch ganz am Schluß des ereignisreichen Sommers 1929 die „Krabbe“ im Eis der „Jakobshavner Eisbergbank“ beide Schraubenflügel verlor, und wir uns in stürmischer, reichlich gefährlicher Segelfahrt über die Diskobucht und in dunkler Nacht durch die Klippen vor Godhavn den Weg suchen mußten. Später bei der Zusammenstellung der Fotos für sein letztes Buch „Mit Schlitten und Motorboot in Grönland“ (Bielefeld/Leipzig 1930) schrieb er am 23. 12. 1929: „Von der ‚Segel-Krabbe‘ haben Sie mir das Bild geschickt, wobei die ‚Krabbe‘ nur sehr wenig überliegt. Falls Sie ein anderes haben, wäre ich für Tausch dankbar.“

Auch 1930 während der Haupt-Expedition bricht in seinem Tagebuch immer wieder die Begeisterung für die Seefahrt in den grönländischen Gewässern und für dieses treue Boot durch, auf dem ihm unser Expeditionskamerad Emil Friedrichs eine behagliche „Heimat“ zu schaffen wußte, wie sie Wegener nach den strapaziösen Gletschermärschen und bei den ebenfalls anstrengenden Rundfahrten von hunderten Kilometern kreuz und quer durch die Umanakbucht zur Beschaffung von grönländischen Helfern, von Heu, Hundefutter usw. nötig hatte und sehr genoß.

Leider ist die teilweise höchst dramatische Geschichte dieser Fahrten, von denen Friedrichs späterhin noch oft Proben erzählte, nicht geschrieben worden; sie fehlte auch schon in dem sonst recht vollständigen Expeditionsbericht „Alfred Wegeners letzte Grönlandfahrt“ (Leipzig 1933). Ein Höhepunkt dieser Schilderung wäre auf jeden Fall die große Motorboot-Reise gewesen, auf der Wegener, aufopfernd unterstützt durch den neben ihm einzigen „seebefahrenen“ Expeditionsteilnehmer E. Friedrichs von der Deutschen Seewarte in Hamburg ¹⁾ und seinen bewährten Kameraden von der „Danmark-Expedition“ 1906/08, den Grönländer Tobias Gabrielsen, im Herbst 1930 Grönländer, Hunde, Futter und anderen Reisebedarf für die letzte große Schlittenreise des Jahres 1930 ins Innere sammelte.

In jenen Jahren hatte ein solches seefähiges Motorboot besonders in der verkehrungünstigen Umanakbucht auch eine große, allgemeine Bedeutung, deren sich Wegener durchaus bewußt war. Er schätzte es sehr, wenn er den dänischen oder grönländischen Beamten, aber auch einzelnen Grönländern damit behilflich sein konnte, angesichts der vielfachen Hilfen und Freundlichkeiten, die er und seine Expedition dort von allen Seiten erfuhren. Zugleich fühlte er sich dort als Vertreter der deutschsprachigen Wissenschaft, für den es etwas Besonderes bedeutete, daß bei ihrer ersten Probefahrt am 30. April 1930 im Hafen von Godhavn „die Krabbe dabei schon die neue Seeflagge trug“ (Tgb. 21). Bedenkt man, daß damals die Ansiedlungen in der Umanak-Bucht zwischen Oktober und Ende Mai ohne Schiffsverbindung mit den südlichen Landesteilen und Europa waren, so bedeutet jedes Schiff, das in dieser Zeit eine Ansiedlung anläuft, ein aufregendes Ereignis, umso mehr, wenn es, wie hier, zugleich allerlei neue Nachrichten und Grüße, auch Briefe,

¹⁾ Anm. aus meinem Tagebuch Godhavn 29. 4. 1930: „Friedrichs hat sich sehr gut hineingefunden, hat sich schon vielfach nützlich gemacht und heißt allgemein ‚Kapitän Friedrichs‘ auch bei den Schiffsoffizieren von ‚Gustav Holm‘. — Im folgenden bedeutet ‚Tgb.‘ die von Frau E. Wegener im Dezember 1931 angefertigte wortgetreue Abschrift von A. Wegeners Tagebuch, „B“ Frau Wegeners Wegener-Buch von 1960, beides mit den betr. Seitennummern.

Zeitungen und Zeitschriften mitbringt; siehe auch mein Tgb. der Anreise 3, 5, 30: „Um $\frac{1}{2}$ 3 kamen wir nach Kudtligsat . . . (Kohlengrube a. d. NE-Küste der Insel Disko). Wir gaben als erstes Schiff im Jahr eine große Menge Post ab.“ Oder am 18. 5.: „Die Krabbe hatte sich wieder durch Überbringen der ersten Post beliebt und nützlich gemacht.“ So versteht man, was alles für Wegener hinter der schlichten Feststellung am 21. 5. auf Blatt 42 seines Tagebuches liegt: „Gestern erst ist der Hafen (Umanak) frei geworden, wir sind also das erste Schiff im Hafen“, — ebenso wie wir 1929 das erste Schiff in der kleinen, für uns so wichtigen Siedlung Uvkusigsat waren und auch damals begeistert begrüßt wurden. Leider muß man gerade solche, für Wegener so bezeichnende Einzelheiten in dem neuen Buche vermissen, so auch die ihm als ganz außergewöhnliche Ehrung beim Abschied von „Gustav Holm“ am 19. 5. (Tgb. 30) von diesem großen Schiff gewidmeten „drei Böllerschüsse und Flaggengruß“, anscheinend Kleinigkeiten, die aber dort bedeutsam sind und die besondere Atmosphäre kennzeichnen.

Diese Atmosphäre bestimmt auch die Herzlichkeit bei jedem neuen Wiedersehen mit Freunden von 1929, aber nicht nur mit den Grönländern, wie sie das Buch unter dem 6. Mai schildert, und wo Wegener im Tgb. 27 fortfährt: „Und dann das Wiedersehen mit den Hunden! Lille Smule, das Gespann von Apraham, alles war da . . .“ Das waren ja die Hunde von Wegeners Gespann, mit denen er im Vorjahre 400 km auf dem Inlandeis gereist war (1930 S. 119). Auch hier muß man die Atmosphäre kennen, um zu wissen, daß eine für Wegener so wichtige Bemerkung seines Tagebuches nicht einfach weggestrichen werden sollte.

Gerade das gute menschliche Verhalten zu den Grönländern, ebenso wie unser Verständnis für den Wert ihrer Hunde hatte zu den bisherigen Erfolgen 1929 und 1930 wesentlich beigetragen. Jeder Leser des Vor-Expeditionsberichtes von 1929 (Buch von 1930) kennt den Johann Davidson aus Kekertarsuak, der damals als erster und einziger seiner Landsleute zum Mitgehen auf das Inlandeis bereit war und bis 200 km ins Innere gelangt war (1930, S. 91, Abb. bei S. 121). Es war für uns damals, im Mai 1930, nicht unwichtig, ob er, der erste Bezwinger des so gefürchteten Sermerssuak (= Großes Eis), auch diesmal wieder ins Innere mitgehen und dadurch weiteren seiner Landsleute Mut dazu machen würde. Er war auch mit dabei, als nach Wegeners Plan ein großer Bestand von Proviantkisten, — das sogenannte 10-Tonnen-Depot — das schon im Winter, wenn der Schnee den Kamarujuk-Gletscher leichter begehbar gemacht haben würde, auf dem Gletscher bis oberhalb des Gletscherbruches hinaufgebracht werden sollte, was freilich, wie Wegener schon am 29. April in Godhavn (Tgb. 20) erfahren hatte, wegen des zu lockeren Schnees nicht geglückt war. Von eben diesem Johann Davidson erhielt Wegener am 15. Mai einen Brief, datiert 7. Mai, Umanak. In Übersetzung durch den Kolonieleiter Dan Möller aus Umanak (unseren hochgeschätzten Freund und Helfer, jetzt, 1960, Sekretär der „Grønlandske Selskab“ in Charlottenlund) lautet Johanns Brief in Wegeners Tgb. 34, mit dessen eigenen Randbemerkungen in Klammern: „Ich bin im Februar in Uvkusigsat gewesen, um (auf dem Kamarujuk-Gl., G.) die Kisten zu transportieren. Ich kam erst am 20. März nach Hause nach Nugaitsiak. Ich erhielt 55 Kronen vom Kolonibestyrer in Umanak. Ich bin auch auf dem kleinen Nunatak (Scheideck, wo beim Verlassen im Herbst 1929 ein Depot mit unseren Grönland-Ausrüstungen angelegt worden war, G.) gewesen. Zwei Rentier-Schlafsäcke waren verdorben (O Du Schlingel!) Ich habe auch ein Zelt genommen. Wir haben damals bei den Transporten auch eine Kiste mit Proviant (! W.) und eine Kiste mit Hundefutter verbraucht. Ich wollte Sie gerne fragen, ob ich auch diesmal mit soll. Freundschaftlichen Gruß Johann Davidson.“ — In einem beigelegten Zettel bittet er außerdem um eine halbe Flasche Schnaps. (Johann, Johann, das sind mir ja schöne Sachen! Den einen Schlafsack, wohl Sorgen mit dem durchgetretenen Fußende haben wir hier inzwischen bei einem der Uvkusigsat-Leute entdeckt. Er war gestern unser Kutscher und hatte den Schlafsack über den Schlitten gespannt, damit wir weicher sitzen sollten. Göttliche Naivität! Als ich ihn fragte, ob der Schlafsack vom Kamarujuk sei, strahlte unser Freund und sagte: ‚Ap‘ (ja gewiß)“. Im übrigen darf auch

einmal darauf hingewiesen werden, daß dieses Mehr von 10 000 kg, was nun entgegen unseren Hoffnungen während der Hauptexpedition noch zusätzlich hinaufgeschafft werden mußte, eine nicht unwesentliche, schon durch das vorherige Winterwetter bedingte Mehrbelastung bedeutete. Aber ist der mitgeteilte Brief mit Wegeners Bemerkungen nicht ein kostbares Expeditionsdokument, auf die Dauer gesehen wichtiger als so manche, im Buch ausführlich mitgeteilte Notiz über vorübergehende Mißstimmungen Wegeners?

Es war ein für Wegener besonders eindrucksvolles Erlebnis, daß er am 23. Mai mit seinem Boot tatsächlich drei Grönländern zur Rückkehr nach Hause verhelfen konnte, die auf einer riesigen Wintereis-Scholle beim Fang beschäftigt waren, ohne zu ahnen, daß sich inzwischen diese Scholle vom Ufer gelöst hatte und in das offene Meer trieb, wodurch ihnen der Heimweg abgeschnitten war. Durch Veränderung von Wegeners Text im Buche S. 212 geht diese entscheidende Pointe völlig verloren; man vergleiche damit den Original-Text Tgb. 43: Mit dem Boot unterwegs um die Eisverhältnisse nördlich der, damals den Heimathafen der „Krabbe“ darstellenden Insel Kekertat zu erkunden, „legten wir an der Eiskante an, um während einer Kaffeepause zu sehen, ob etwa ein Schlitten käme. Und tatsächlich kamen zwei Schlitten zu uns, die etwas weiter an der Eiskante Fang trieben. Wir beschlossen, daß Friedrichs und ich (mit ihnen G.) nach Uvkusigsat fahren sollten; ich wollte dann in ein paar Stunden zurückkehren. Wir kamen aber nicht weit: Nach etwa 4 km Fahrt stießen wir auf eine breite Rinne, die uns vollständig von Uvkusigsat abschnitt. Als wir nach einer Stunde Abwesenheit zur ‚Krabbe‘ zurückkehrten, war dort inzwischen noch ein Grönländer angekommen, *der noch gar nicht wußte, daß er von seinem Wohnort Akuliarusek durch die besagte Rinne abgeschnitten war.* Natürlich nahmen wir alle drei Grönländer, *die sich ja in schwieriger Lage befanden,* mit ihren Hunden, Kajaks und Schlitten an Bord . . .“ (kursiv; im Buch gestrichen). Gerade die gestrichenen Sätze in Wegeners komprimierter Darstellung sind unentbehrlich, um die dramatische Situation zu verstehen.

Auf der folgenden Seite 213 schildert das Buch Wegeners uns Lisseys Hundeschlittenfahrt über das Meereis nach Uvkusigsat, verschweigt aber leider Wegeners ausführlichen und für die Bootsbesatzung besonders rühmlichen Bericht, wie sie die inzwischen an der Eiskante entstandene, schwierige Situation meisterte; diese Auslassung ist nicht einmal der Kennzeichnung durch Punkte wert erachtet worden. In Z. 5. v. u. hinter Uvkusigsat fährt Wegener fort (Tgb. 45): „ . . . Um 10 p fuhren wir wieder zur ‚Krabbe‘ zurück, die inzwischen eine unruhige Wache gehabt hatte. Eine halbe Stunde nach unserem Fortgang begannen nämlich große Schollen sich vom Eisrand zu lösen, und zwar so, daß der Eisanker noch jenseits auf dem festen Eis lag, — eine besonders unangenehme Situation. Durch Vollkraft vorwärts — die Maschine war bereits angeheizt — konnte (von Friedrichs, G.) die losgetrennte Scholle so lange an die feste Eiskante herangedrückt werden, daß Tobias noch den Anker bergen konnte. Von da ab kreuzten sie immer nur an der Eiskante, da sich immer weitere Schollen ablösten.“ Sollte man nicht den beiden „Krabben“-Männern, Friedrichs und Tobias, die sich stets bescheiden im Hintergrund hielten und doch wichtiger für die Expedition waren als mancher andere, in einem Alfred Wegener gewidmeten Buch in dessen Sinne Gerechtigkeit widerfahren lassen? Vieles Unvorhergesehene hätte und hat die Expedition überwinden müssen; der Verlust oder auch nur ein längeres Aussetzen der „Krabbe“ wäre verhängnisvoll gewesen.

Während kein Zweifel besteht, daß derartige, für das ganze Auf und Ab der Expedition kennzeichnende Züge bei einer sinngemäßen „Bearbeitung“ des Tagebuches nicht gestrichen werden dürften, ist die Wiedergabe wissenschaftlicher Notizen Wegeners in einem für einen großen Leserkreis bestimmten Buche m. E. nicht am Platze. So hat auch Frau Wegener bei der 1931 gefertigten Abschrift der Tagebücher richtig vermerkt, daß sie Ablationsmessungen, glaziologische und kartographische Bemerkungen, die mit dem Ablauf der Expedition nichts zu tun

haben, gesondert auszog, um sie Herrn Dr. Loewe zu übergeben. Leider ist eine halbe Seite des Buches trotzdem noch durch eine, in dieser stenographischen Art nur für Wegener selbst brauchbare Notiz „Blaubänder“ verbraucht worden (S. 239). Aber wenn schon wissenschaftliche Notizen gebracht werden, müssen sie auch von Wegener selbst stammen und dürfen nicht durch nachträgliche „Bearbeitung“ sinnentstellt werden.

Nachdem Wegener, wie oben erzählt, am 25. Mai früh an der Eiskante glücklich auf die „Krabbe“ gelangt war, die ihn wieder nach Kekertat brachte, fährt das Buch fort: „Bei der Weiterfahrt mit der ‚Krabbe‘ waren die Windverhältnisse sehr auffallend. Im östlichen Teil (wessen? G.) hatten wir noch Föhn aus Osten usw.“ Die folgende, meteorologische Beobachtung muß, also auf diese kurze Fahrt am 25. Mai früh bezogen werden und ist daher völlig unverständlich. Tatsächlich schreibt Wegener (Tgb. 45): „Bei der Fahrt von Umanak hierher nach Kekertat waren die Windverhältnisse sehr auffallend.“ (Diese Fahrt fand statt am 23. Mai und durchquerte auf etwa 40 km die Umanakbucht von S nach N, G.) „Im östlichen Teil (der Umanakbucht, G.) hatten wir noch Föhn aus Osten und zwar recht hohe, krappe See mit weißen Kämmen. Dann kam eine Zone mit Dünung aus Osten und Sturm aus Westen, und noch bis Kekertat lief unter der neuen, aus Westen kommenden See die lange Dünung aus Osten.“ Betrachtet man die Karte der Umanakbucht, etwa in Frau Wegeners Buch S. 209, in „A. Wegeners letzter Grönlandfahrt“ S. 31 oder im Wiss. Werk Bd. I S. 119, so herrschte am 23. 5. im südöstlichen Teil der Umanakbucht Südostföhn aus dem Karajak-Fjord, während der draußen stehende Weststurm durch die Halbinsel Nugsuak abgeschirmt wurde. Etwa in der Höhe der Agpat-Insel dürfte die „Krabbe“ die Grenze des Weststurmes erreicht haben, während weiterhin die vom Inlandeisföhn auch im Itivdliarsuk-Fjord erzeugte E-Dünung angetroffen wurde, die bis Kekertat bestand. Wegeners Beobachtung darf also wohl so gedeutet werden, daß in den verschiedenen Teilen der Umanakbucht eine sehr verschiedenartige, orographisch bedingte Windverteilung bestand, deren Querschnitt sich in Wegeners Beobachtungen während der mehrstündigen Fahrt spiegelt. — Es sei schon hier darauf hingewiesen, daß verhältnismäßig viele, z. T. sehr sinnstörende Datumfehler bei der Bearbeitung von Wegeners darin sehr zuverlässigem Tagebuch neu geschaffen wurden, was ja allein schon jeden dokumentarischen Wert derselben ausschließt. Es zeigt sich an vielen Stellen, daß für eine solche Aufgabe nicht der gewiß unzweifelbare gute Wille, Alfred Wegener zu ehren, genügt, sondern daß an erster Stelle eine genaue Kenntnis der Tatbestände erforderlich ist, die nun einmal nicht zu Hause, sondern nur an Ort und Stelle erworben werden kann, und wofür sich ohne Zweifel Prof. Dr. F. Loewe als geeignetster Sachkundiger gern zur Verfügung gestellt haben würde, wie er es 1933 für Frau Wegeners Buch „Alfred Wegeners letzte Grönlandfahrt“ getan hatte.

Eine kleine, aber doch so unendlich bezeichnende Bemerkung Wegeners ist wieder am 26. Mai (Tgb. 46) dem Stift zum Opfer gefallen: „Friedrichs spielt auf der in Umanak erworbenen Ziehharmonika, die sich zum notwendigsten Inventar der ‚Krabbe‘ entwickelt.“ Man muß die behaglichen Stunden in der Kajüte kennen, die Wegener als Kontrast und zur Entspannung von Sturmfahrten, Gletschermärschen, Eisarbeit oder Wegebau auf der Moräne genoß, — und auch die sehr reale Bedeutung für die ganze Expedition durch die Hilfe, die dieses Instrument für den lebensnotwendigen Kontakt zwischen ihr und den musikkliebenden Grönländern darbot.

Eine Besonderheit des Bearbeiters, die schon grundsätzlich abzulehnen ist, wenn man von „authentischem Wortlaut“ (B. 207) spricht, wobei es verwunderlich ist, daß ein so alt-angesehener Verlag wie F. A. Brockhaus, Wiesbaden, sie nicht verhindert hat, ist das immer wieder festzustellende Herausstreichen nur einzelner Wörter. Die dadurch erzielte Ersparnis an Druckzeilen ist minimal, verglichen etwa mit dem oben erwähnten, zweckmäßigeren Fortfall einer umfangreichen Notiz

über Blaubänder usw. Aber darüber hinaus entsteht die für eine Dokumentation außerordentlich bedenkliche Gefahr, unwillkürlich „gezielte“ Abstriche vorzunehmen; solche Fälle werden im einzelnen darzustellen sein, weil ja diese Tagebuch-Bearbeitung den Vorwurf impliziert, daß Fehler oder gar Willkürlichkeiten von Wegeners Kameraden dessen letzte Schlittenreise ins Innere erzwungen hätten, — deren tragischer Ausgang bekannt ist.

Da dieser Vorwurf namentlich gegen mich erhoben wird (S. 253), wäre es wichtig gewesen, wenn aus dem Tagebuch auch nach seiner Bearbeitung hätte erkannt werden können, wie oft ich selbst Gelegenheit hatte, ausführlich mit Wegener über den so komplizierten Expeditions-Mechanismus zu sprechen. So ist es, um nur einen Fall herauszugreifen, erstaunlich, wenn Wegener bei einer späteren Gelegenheit am 5. Juli schreibt (Tgb. 85): „Ich ging (mit Georgi) mit den 5 Grönländern . . . von ganz unten bis zum Jon-Depot oberhalb des Bruches . . .“, während in der Bearbeitung von 1960 S. 223 ausgerechnet nur die beiden Wörter „mit Georgi“ herausgestrichen wurden. — In derselben Richtung zielt eine Weglassung auf S. 215, die zwar nur wenige Wörter einspart, aber gerade eine Belegstelle für die enge Zusammenarbeit Wegeners mit mir dadurch eliminiert. Die gestrichenen Stellen sind kursiv gedruckt. Auf S. 215 unten wird Wegeners Rückkehr von einer sehr anstrengenden Exkursion nach dem Kamarujuk-Gletscher geschildert; er ist bereits bis auf etwa 15 km an Uvkusigsat herangekommen und quert gerade die Mündung des Ingnerit-Fjordes. (Tgb. 52): „Beim Weitergehen bemerkte ich Grönländer, die mitten auf dem Eis *des Ingnerit-Fjords* Haie fischten. Als ich Kurs auf sie nahm, kam mir einer entgegengefahren und erbot sich, mich nach Uvkusigsat zu bringen. *Vor der Einfahrt bemerkten wir die ‚Krabbe‘ am Eisrand, und ich ließ gleich dorthin fahren, um mit Georgi die weiteren Pläne zu besprechen*“). . . . „*verabredete alles mit Georgi . . . und ging dann auf Ski das jetzt erheblich kürzer gewordene Stück über das Meeres nach Uvkusigsat . . .*“ Gleich danach auf S. 216 oben lesen wir im Buch: „Alle Pläne sind jetzt wieder umgeworfen worden . . .“, ohne jede Begründung. Wegener selbst schreibt dagegen (Tgb. 53): „Alle Pläne für Kamarujuk sind jetzt wieder umgeworfen *dadurch, daß nun keine Schlittenbahn ab Uvkusigsat (mehr) besteht, wodurch der Pferde-Transport sehr erschwert wird.*“ Es ist doch gewiß ein gewaltiger Unterschied, ob alle Pläne der Expedition plötzlich umgeworfen werden, oder ob durch das im vorhergehenden beschriebene Aufbrechen des Eises nur die Pferde nicht mehr zu Fuß bis zum Aufsteigsgletscher gehen können, sondern zu Schiff dorthin gebracht werden müssen.

Die problematische Authentizität der Tagebuch-Bearbeitung wird auf S. 216 Mitte erneut unter Beweis gestellt. Hier heißt es: „3. Juni. Heute habe ich eine neue Kamarujuk-Unternehmung vorbereitet“. Wegener sagt jedoch Tgb. 55: „Heute

³⁾ Nämlich eine neue, allgemeine Arbeits- und Transportverteilung, deren Grundzüge er unterwegs in seinem Tagebuch (Tgb. 50) skizziert hatte, die aber wegen des Aufgehens des Eises nicht mehr ausgeführt wurde. — Daß W. jede Gelegenheit benutzte, um seine Gedanken über den Stand der Arbeiten und deren beste Weiterführung mit mir zu erörtern, war ja selbstverständlich, da er mich von Anfang an als seinen „zweiten Mann“ (um nicht das im Expeditions-Jargon übliche Wort „Nächstkommandierender“ zu gebrauchen) und als seinen Vertreter ansah für den Fall, daß ihm etwas zustieße. Daß die entsprechenden Folgerungen nach Gewißwerden seines Todes nicht gezogen wurden, lag daran, daß es wichtiger erschien, daß ich die begonnenen Arbeiten in „Eismitte“ planmäßig bis zum Jahresende durchführte. — Meine besondere Stellung zu Wegener und seiner Expedition ergab sich, abgesehen von meiner langjährigen persönlichen Verbindung mit ihm, naturgemäß daraus, daß ich eine eigene, bereits in Vorbereitung befindliche aerologische Grönland-Expedition zu Gunsten des umfassenderen Planes unter Leitung von A. Wegener aufgegeben hatte. Bisher ist niemals bemerkt worden, welches Opfer diese Entscheidung zugleich bedeutete: nämlich anstatt eine noch so kleine Expedition selbständig zu leiten, sich nun als „dienendes Glied“ einer anderen einzufügen.

habe ich nun hier die Kamarujuk-Unternehmung vorbereitet“³⁾. Man versteht nicht, aus welchem Grunde und mit welchem Recht hier wiederum Wegener „verbessert“ wird. Denn er will doch offensichtlich sagen: Nach den verschiedenen kleineren Erkundungs-Vorstößen geht es jetzt mit ganzer Macht zum Aufstiegs-gletscher und an die eigentliche Arbeit. Dies ist ja auch dadurch bestätigt, daß am 7. Juni nach schwerer Arbeit aller Kameraden Wegener befriedigt ins Tagebuch (59) einträgt: „Heute ist also sozusagen die Ansiedlung Kamarujuk gegründet worden.“ Freilich muß er es sich auch diesmal gefallen lassen, daß sein Ausruf: „Oben auf der Moräne hinter uns weht schon stolz unsere schwarz-rot-goldene Fahne auf einer langen Bambusstange“ dem Bleistift des unerforschlichen Bearbeiters oder besser Zensors zum Opfer gefallen ist.

Ein für ihn einzigartiges Erlebnis hatte Wegener, als er in der Nacht vom 1./2. Juni mit der „Krabbe“ von Uvkusigsat nach Umanak gefahren war, um dort eine Kajakpost in die Diskobucht nach Godhavn abzusenden mit einem Telegramm für den besonderen Förderer der Expedition, den ehemaligen Staatsminister, jetzigen Präsidenten der Notgemeinschaft der Deutschen Wissenschaft Exz. Dr. F. Schmidt-Ott zu dessen 70. Geburtstag. Wegener berichtet dies (Tgb. 53): „2. Juni, 24. Wartetag. Im Ruderboot zwischen Umanak und Uvkusigsat! Wieder ist alles anders gekommen!“ Dann geht es weiter wie im Buch S. 216, das aber eben von diesen Ausrufen Wegeners gar keine Notiz nimmt, als ob es etwas Alltägliches sei, im Ruderboot die 50 km über ziemlich offene, bösartige See zwischen Umanak und Uvkusigsat hin- und herzufahren. Tatsächlich widmet Wegener dieser Rudertour in seinem Tagebuch eine ausführliche Schilderung, mit deren Wiedergabe ich Wegeners Freunde zu erfreuen hoffe. Zunächst hatte er erfahren müssen, eine Kajakpost zur nächsten Radiostation in Godhavn brauche vier Tage, das Telegramm käme also nicht mehr rechtzeitig an, und hatte entsetzt notiert: „Schöne Bescherung! Aber was hilft es. Also Umstellung auf eine einwöchige Motorboots-reise nach Godhavn!“, die er also zunächst selbst führen wollte. Aber er mußte ja doch eine Möglichkeit finden, Nachricht über diese unvorhergesehene Reise, auch Wünsche für die inzwischen im Ständlager vorzunehmenden Arbeiten seinen Kameraden zukommen zu lassen. „Als ich eben überlegte, was für eine Order ich nach Uvkusigsat senden sollte, merkte ich, daß Johann Fleischer (der Bestyrer von Uvkusigsat, G.), der mit uns nach Umanak gefahren war, im Begriffe war, mit einem Fängerboot (offenes Ruderboot mit Segel, 4 Mann Besatzung, W.) Umanak zu verlassen. Mit Tobias Hilfe gelang es, ihre Abfahrt zu stoppen. Da brauchten wir ja keine Kajakpost (nach Uvk., um die ‚Order‘ dorthin bringen zu lassen, G.) Aber war es nicht überhaupt besser, wenn ich nach Uvk. zurückkehrte? Es mußte doch noch irgendein Vorstoß nach Kamarujuk organisiert werden. Also schnell um-gestellt: ich fahre mit Johann Fleischer zurück, die anderen (Friedrichs, Tobias und ich, G.) fahren allein nach Godhavn. 3 p Abfahrt beider ‚Gruppen‘ in entgegen-gesetzter Richtung. So bin ich — zum ersten Mal — auf dem Beförderungsmittel der Vorzeit, dem offenen Ruderboot. —

3. Juni (Tgb. 54): „Die Ruderbootfahrt war nicht ohne Interesse. Sie dauerte von 3p bis 3a, allerdings mit Kaffeepause in Agpat. Die Überfahrt nach Agpat war ziemlich stürmisch, das eine der beiden Segel mußte geborgen werden. Agpat besteht nur aus 4 Häusern und liegt bei Ostwind gerade im Windschutz. Der Kaffee wurde in einem Hause an Land gekocht, da unsere Abteilung keinen Primus hatte.

³⁾ Tatsächlich war die große Unternehmung, wodurch die Station Kamarujuk gegründet wurde die 5. Unternehmung von Uvkusigsat dorthin: 1. Erkundung Sorge—Georgl 4. 5. 30 (Tgb. 24); 2. Transport der Propellerschlitten zum Gletscher am 6. 5. (Tgb. 27/29); 3. Wege-ner z. T. mit Sorge und Kraus 29. 5.—1. 6. (Tgb. 48/49); 4. Inlandeis-Erkundung Sorge-Kraus 29. 5.—11. 6. (Tgb. 60/63); 5. „große“ Unternehmung 5.—11. 6. (Tgb. 55/63). — Hier-durch wird zugleich die Angabe in „A. Wegeners letzte Grönlandfahrt“ (Lpzg. 1933) S. 32 berichtigt, wo es am 3. 6. in einem Bericht mit Tagebuch-Charakter irrig heißt: „Ich bereite eine zweite Kamarujuk-Expedition vor.“ Wirklich handelte es sich auch damals um diese 5. große Unternehmung.

Das Haus war furchtbar schmutzig, und es war mehr interessant als angenehm, den Kaffee auch dort zu trinken. Johann Fleischer hatte Kaffee und Zucker spendiert, und ich spendierte der Hausfrau eine Krone für das Kochen. Dann ging es weiter. Erst Eisboxerei, dann Gegenwind. Wir klemmten uns immer hart an die Küste. Bei der Überfahrt von Agpat-Insel nach Akuliarusek fuhren wir an der Eiskante entlang. Auch ich half bisweilen beim Rudern oder Steuern. Ich war ziemlich verfroren und ausgehungert, als wir in Uvkusigsat ankamen. Aber die Hauptsache: die Rückkehr ist ohne Verzögerung geglückt. Dann habe ich mir im Zelt noch schnell ein Abendessen gemacht, wobei Lissey mir sehr nett half, und dann habe ich 12 Stunden geschlafen.“

Ich glaube, daß gerade diese zusammenhängende Schilderung „aus dem Leben eines Expeditionsleiters“ sehr eindrucksvoll zeigt, welche Anforderungen fast stündlich an ihn gestellt wurden, und in welcher Eile oft grundlegende Entscheidungen gefällt, alte Pläne aufgegeben und neue gefaßt werden mußten. Aber gerade der Umstand, auf den noch zurückzukommen sein wird, daß nämlich zwar in den Tagebuch-Auszügen alle irgendwie ärgerlichen Äußerungen Wegeners über einzelne Kameraden und ihre Fehler durch diese Veröffentlichung nach 30 Jahren festgenagelt wurden, daß aber der Bearbeiter nicht an einer einzigen Stelle Worte der Anerkennung für die fast übermenschlichen Anstrengungen von Wegeners Kameraden, besonders bei den Transporten auf dem Gletscher gefunden hat, läßt mich einmal darauf hinweisen, mit welcher inneren Freiheit Wegener nicht nur hier in Umanak, sondern viele Male während der ganzen Expedition augenblicklich völlig umdisponieren konnte, weil er wußte, daß sich seine Kameraden im Interesse des großen Ganzen bereitwillig jederzeit aus einer gerade betriebenen Arbeit herausnehmen und an einen anderen Platz stellen ließen, wo gerade ein Mann gebraucht wurde; wie im Falle dieser Motorboot-Reise Wegener sich ja auch darauf verließ und verlassen durfte, daß alle nötigen Verhandlungen mit Grönländern und dänischen Behörden während der Fahrt von Umanak bis Godhavn und zurück (wir mußten z. B. vor Kudtligsat bei ziemlich rauher See den Kolbenbolzen des Motors erneuern) ebensogut erledigt werden würden, wie wenn er selbst mitgefahren wäre.

Auf S. 71 war schon die große Kamarujuk-Unternehmung erwähnt worden, eine „amphibische“ Unternehmung, wobei der Leichter (ein plumpes, aber deshalb für große Lasten geeignetes Boot) zuerst von Uvkusigsat bis zur Eiskante gerudert wurde, dann auf der mehrere Kilometer breiten, noch immer festen Wintereis-Barre durch Hundegespanne als Schlitten gezogen, dann dort, wo nach dem Fjordinneren infolge der örtlichen Föhnwinde das Wasser wieder offen war, erneut als Boot zu Wasser gebracht werden mußte. Ist schon Wegeners zusammengedrückte Schilderung nicht leicht zu verfolgen, zumal weil die oben angeführten Karten die von Wegener genannten Ortsangaben nicht enthalten, weswegen ein kleines Detailkärtchen nötig gewesen wäre, — so ist auch hier wieder durch willkürliche Streichungen und Umstellungen von Sätzen der letzte Rest von Anschaulichkeit verlorengegangen.

Mit wie geringer Sorgfalt diese Bearbeitung gemacht ist, oder vielmehr mit wie geringer Einfühlung in die jeweilige Lage, mag daraus ersehen werden, daß im Buch (S. 217) die 6 Mann in Kamarujuk am 7. Juni um 6a aufstanden, aber wegen Schneeregens nicht draußen arbeiten konnten und „wir hielten uns deshalb ans Essen“. (Wegener Tgb. 58/59 schreibt: ans Essen u n d T r i n k e n). Wieder einmal ist mit spitzer Schere ein einzelnes Wort, das offensichtlich dem Bearbeiter nicht passend erschien, aus dem naturgemäßen Zusammenhang herausgeschnitten worden, ebenso wie bei späterer Gelegenheit (Tgb. 102, Buch 228), wo Wegener seine Gäste, den Koloniebestyrer Dan Möller aus Umanak und seine Frau empfängt „mit Flaggen-schmuck, Grammophon, Apfelsinen, Pumpnickel und Bier“, und wo aus unerfindlichem Grund gerade nur der Pumpnickel der Wortklauberei zum Opfer gefallen ist. Tatsächlich spielt wie Essen so auch Trinken bei so schwerer Arbeit im arktischen Klima und entsprechend starker Wasserabgabe des Körpers eine hier

zu Hause unverständlich große Rolle; nach jeder Mahlzeit wurden bei uns, wie auch bei anderen Expeditionen zu lesen ist, Tee oder Kaffee in unwahrscheinlichen Mengen getrunken, auch wenn zuweilen noch Reste des zuvor im Topf gekochten Hafer- oder Erbsenbreis darin gefunden werden konnten. Nach diesem Exkurs wieder zum Tagesablauf; Nach dem Buch am 7. Juni um 5p (bei Wegener $\frac{1}{2}$ 5p) konnte an die Arbeit gegangen werden, wobei die Propellerschlitten mit größter Mühe bis auf die Gletscherzunge geschleift und das große Wohnzelt nach stundenlangem Planieren aufgestellt wurde; um $\frac{1}{4}$ 4 Uhr morgens, also am 8. Juni saß Wegener schon beim brennenden Petroleumofen. Aber im Tgb. 59 heißt es: „8. Juni 4a, Eben von Scheideck zurück. Vor dem Abmarsch, der um 5p (am 7. 7., G.) stattfand, größerer Steinfall . . .“

Das heißt, daß die Daten dieses Aufenthaltes heillos durcheinandergebracht sind, so daß man auch davon abgesehen hat, wie sonst die Uhrzeiten der Eintragungen Wegeners anzugeben, — und zwar deswegen, weil man die richtige Eintragung in Tgb. 58: „7. Juni, 3a, 29. Wartetag, Samstag. Am 6. morgens standen wir auf . . .“ willkürlich geändert hat in: „7. Juni . . . Um 6 Uhr morgens standen wir auf . . .“ Wird diese „Verbesserung“ Wegeners rückgängig gemacht, so ergibt sich ganz von selbst die richtige Datierung: Ankunft in Kamarujuk 5. 7. mittags, Schlafen bis 6. 7. morgens, Beginn der Außenarbeit $\frac{1}{2}$ 5p, Ende am 7. 7. $\frac{1}{2}$ 4a. Abmarsch nach Scheideck 7. 7. 5p, Rückkehr 8. 7. 4a, 8. 7. mittags kommen Sorge und Kraus. Die ganze Eintragung im Buch S. 218 Z. 5—16 bezieht sich also nicht, wie irrig angegeben, auf den 8., sondern auf den 7. Juni 1930.

Nachdem in den nächsten Wochen mit Gewaltanstrengung das Transportsystem auf dem Gletscher in Gang gebracht war, mußte an die Zusammenstellung der ersten Hundeschlittenreise ins Innere gedacht werden, von deren Gelingen oder Mißlingen es abhing, ob die „Zentrale Firn-Station“, später von W. „Eismitte“ genannt, verwirklicht und damit die geophysikalische Aufgabe der Expedition gesichert werden konnte oder nicht. Am 28. 6. abends notiert W. zum 1. Mal: „Georgi und Loewe haben für die erste Hundeschlittenreise gepackt“ (Tgb. 78). Am übernächsten Tag (30. 6., Tgb. 80, B. gestr.) schreibt er: „Auf der ‚Krabbe‘ auf der Fahrt nach Uvkusigsat . . . Nun sind wir also soweit, daß wir Hunde, Hundefutter, Schlitten und Grönländer sammeln wollen für die erste große Schlittenreise ins Innere.“ Diese große Sammel-Reise vom 30. Juni bis 4. Juli führte über Nugaitsiak ganz im Norden vor der Mündung des Kangerdluk-Fjordes wieder nach Umanak ganz im Süden der Umanak-Bucht, von dort in den südöstlichen Winkel, nach Ikerasak im Karajak-Fjord, von dort wieder zurück nach Uvkusigsat und am 4. Juli zurück zum Kamarujuk-Gletscher, eine durch die langwierigen Verhandlungen in jeder Ansiedlung äußerst anstrengende Rundreise von etwa 570 km. Niemand, der S. 222 und 223 des Buches liest, wird überhaupt ahnen, wie diese Rundreise verlief und welche wichtige Aufgabe sie verfolgte, da ihr von W. am 30. 6. ja genau bezeichneter Zweck (s. o.) dem Herausgeber nicht wichtig genug erschien, um abgedruckt zu werden. Gewiß freut es einen jeden, daß Wegener sich auf der „Krabbe“ in der gemütlich gemachten Kajüte wohlfühlte, aber das, oder die Freude an schönen Eisbergformen stand in Wegeners eigenem, vier große Seiten füllenden Bericht über diese Reise doch nur ganz am Rande. Man muß sich schon fragen, ob der Bearbeiter selbst die Bedeutung dieser Rundreise für die späteren Arbeiten auf dem Inlandeis etwa selbst nicht richtig eingeschätzt haben sollte.

Aber auch ein von Wegener offensichtlich mit besonderem Behagen vermerktes Erlebnis, das sowohl die damalige Zeitlosigkeit der Grönländer zeigt, wie auch ihre unbefangene Einstellung zu ihm selbst, ist in seiner Bedeutung nicht erkannt und daher bei der Bearbeitung gestrichen worden (Tgb. 81): „Bei der großen Reise ist seit Uvkusigsat eine Grönländerin mit zwei Kindern an Deck; sie will via Nugaitsiak nach Umanak (also 210 km statt direkt 50, G.) Flickt uns Kamikker und wäscht. Bekommt dafür Freifahrt.“ Ist das nicht eine reizende Episode innerhalb einer so

ersten Expedition? Dabei ist die Ersparnis durch das Fortlassen einiger so wichtiger oder wenigstens charakteristischer Sätze Wegeners im ganzen sehr gering und hätte leicht ausgeglichen werden können durch Weglassen der vielen, gegenüber Expeditionsteilnehmern abfälligen Bemerkungen Wegeners, worauf ja heute kein Gutwilliger noch Wert legen kann.

B. Alfred Wegener auf dem Aufstiegs-gletscher

Es ist aus dem Bericht der Vorexpedition (1930) bekannt, daß damals der erste Aufstieg auf das Inlandeis von „Quervainshavn“ in der Diskobucht aus vorgenommen und 150 km ins Innere vorgetrieben wurde, um dort, wo das Wintereis regelmäßig früher geht als in der nördlicheren Umanakbucht, eine Reserve-Aufstiegsstelle für den Fall zu haben, daß das Wintereis im Norden ungewöhnlich lange liegen bleibt. So quälte sich Wegener nun im Mai 1930 häufig mit Erwägungen, ob es richtig war, alles auf die eine Karte „Umanakbucht“ zu setzen. Natürlich befragt er die Grönländer in Kekertat und Uvkusigsat, sowie die mit den klimatischen Verhältnissen vertrauten dänischen Beamten. Tgb. 31 vom 10. 5.: „Die Grönländer meinen, wenn das Wetter klar bleibt, würde das Eis in 14 Tagen, bei wärmerem Wetter schon in 8 Tagen gehen“, — tatsächlich dauerte es von da ab noch 5 Wochen. So war dies die schicksalträchtigste Entscheidung. Immer wieder wälzte er dieses Problem, so auch am 16. Mai, dem 7. Wartetag (Tgb. 36 f.): „Das Eis liegt noch fast so wie anfangs, und bei derselben Temperatur könnte es gut bis 1. Juli liegen bleiben und uns den Weg versperren. Uvkusigsat und kein Ende. Es ist wie verhext. Wären wir 8 Tage früher gekommen, so hätten wir unseren Stoß-Trupp mit Pferden vielleicht noch durchbekommen bis Kamarujuk. Aber wie hätten wir das machen können? Die Pferde mußten ja mit der „Disko“ kommen, — und unsere Reserve-Aufstiegsstelle? War es ein Fehler, daß wir alles hier ausluden und „Gustav Holm“ entließen? Hätten wir nach der Rekognoszierung (d. h. nach dem ersten Vorstoß mit „Gustav Holm“ in die Umanakbucht am 4. 5. G.) lieber erst nach Quervainshavn zurückgehen und dort die Pferde und einen Stoß-Trupp landen sollen? Aber auch das wäre kaum gegangen... Es wäre schwer gewesen, Futter bis Mitte Juni gleich mitzunehmen... (es folgen ausführliche Berechnungen über die bestmögliche Anordnung der Pferdereiße über das Inlandeis von Q'havn zum Kamarujuk-Gletscher G.)... mit anderen Worten, es wäre fast gegangen. Aber freilich knapp und mit zwei Übelständen: 1. hätten wir nicht gewußt, ob das Futter ausreicht, bis neues auf dem Wasserweg kommt, und 2. wären die Pferde wohl sehr angestrengt gewesen, wenn sie am Kam.-Gletscher angekommen wären; vielleicht hätten wir schon Verluste gehabt. Vielleicht wären wir (auf diesem Wege, G.) früher zur Arbeit am Kamarujuk gekommen, aber wahrscheinlich mit verminderter Energie. Was ist besser? Geht das Eis bald, so ist unser Weg der bessere. Bleibt es lange liegen, so hätten wir besser getan, mit den Pferden über das Inlandeis zu gehen. Und dabei kennen wir jetzt noch nicht die Schwierigkeiten, die bei Q'havn zu dieser Jahreszeit vorliegen. Auch dort wird es nicht so günstig sein wie im vorigen Jahr.“ Spürt man hier nicht die Tragik dieser Entscheidung, die zentnerschwere Last, die der Expeditionsleiter auf seiner Seele trug? Müßte diese düstere Erwägung nicht auch in dem Buch „Alfred Wegener“ zu Wort gekommen sein?

Wenn auch spezielle wissenschaftliche Eintragungen Wegeners mit Recht bereits bei der ersten Abschrift seines Tagebuches 1931 ausgesondert wurden, so ist es sicher erwünscht, Notizen von allgemeinerer Bedeutung besonders vom Inlandeis selbst nicht zu unterdrücken. Jedenfalls war für Wegeners Dispositionen das Ergebnis der ersten Inlandeis-Erkundung dieses Jahres durch Sorge und Kraus bis zum Lager „Abschied“ von 1929, 45 km östlich Scheideck in den Tagen vom 29. 5. bis 11. 6. von besonderer Bedeutung, der er in seinem Tagebuch 54 Zeilen widmet, während sie im Buch (S. 218) mit 4 Zeilen abgetan wird. So mag es auch weiterhin von Interesse sein, hier wenigstens die hauptsächlichen Ergebnisse an Hand von Wegeners Tgb. 60/62 kurz darzustellen, vor allem auch, weil diese wenn

auch kurze Handschlittenreise ungewöhnliche Strapazen mit sich brachte; ihr Zweck war ja einmal, die Verbindung mit der oben am Inlandeisrand vom Süden her erwarteten Gruppe Loewe's herzustellen, dann nach den im vergangenen Sommer an verschiedenen Stellen in das Eis eingesenkten „Ablations“-Stangen zu suchen, um daran die seit unserem Weggang 1929 noch erfolgte Abschmelzung zu messen (da 1929 an jeder Stange die damalige Eisoberfläche markiert worden war); schließlich sollten sie die allgemeinen Eis- und Schneeverhältnisse mit Rücksicht auf die bald erwarteten Schlittenreisen ins Innere sondieren, was freilich durch den z. T. über 1½ m Schneeauftrag des Winters erschwert wurde, — so ungefährlich dadurch auch die zahlreichen Spalten in diesem Randgebiet waren. An anderen Stellen war freilich das Eis blank geweht. Wegener notierte sich schon nach dem ersten, flüchtigen Bericht von Sorge und Kraus eine ihm offenbar besonders interessierende Angabe (Tgb. 61), die hier zum Besten anderer Expeditionsleute wiedergegeben werden darf, da sie nirgend anderswo mitgeteilt worden ist: „Sie (Sorge, Kraus) bauten wieder Schneemänner mit Höhlungen (Methode Georgi), die sich auf dem Rückmarsch bei unsichtigem Wetter sehr gut bewährten.“ Auf S. 62 des Tgb. noch einmal aus Sorges Bericht: „Trostlose Sichtverhältnisse. Schneefall droht Spur zuzudecken. Hohle Schneemänner gut zu finden.“ Wir hatten auf der Vorexpedition oft das intensiv blaue Licht bestaunt, das aus Höhlungen in Eisbergen oder Gletschereis hervorschien, und zwar umso kräftiger, je diffuser die allgemeine Beleuchtung war. Wir benutzten, soweit bekannt, diesen Effekt erstmals auf den Schlittenreisen der Vor-Expedition 1929, indem wir den obersten Teil der bei jedem Depot errichteten Schneemänner aus einzelnen Firnplatten derart aufbauten, daß dadurch eine Höhlung entstand, die sich tatsächlich, wie auch wieder jetzt beobachtet, als dunklerer Punkt in dem allgemeinen, ununterscheidbaren „white out“ abhob.

Diese Erkundung sei nur durch wenige Stichwörter aus Tgb. 61/62 gekennzeichnet: Abmarsch Scheideck bei stärkstem Ostwind 15 m/s und übermannshohem Schneefegen. Erfrierungen. Sehr anstrengend. 1. Lager bei 15,2 km, etwa Zeltplatz „am Bach“ von 1929. Schneedicke 1,30 m. Am zweiten Marschtag hört dieser Ostwind nach heftigen Böen plötzlich auf, windstill, Wolken, Tauwetter. 2. Lager 28 km in 1520 m, nur 28 cm Schnee. Unterwegs bei km 22—23 starke Steigung von 1300 auf 1400 m. Blankes Eis mit N-S-Rissen bis 40 cm Breite. Vorstoß bis 38 km auf Ski ohne Zelt, Umkehrpunkt ca. 1670 m, bereits im Firngebiet. Das im Vorjahr angelegte Depot B (1930, 112) bei etwa 27 km wurde von Kraus und Sorge nicht gefunden, wohl aber auf der ersten Schlittenreise nach 400 vom 1. Zeltlager bei etwa 25 km am 16. 7. 30 aus, siehe meinen Bericht an Wegener vom 17. 7. 30 aus dem 2. Zeltplatz am 17. 7. 30, im Abschnitt D „Einteilung der Transporte“. S. 89.

Aber so froh Wegener über diesen geglückten Vorstoß war, so sehr belastete ihn die Ungewißheit über das Schicksal der nun schon am 31. Tage eisgebundenen Expedition. „Heute“, notierte er in der Nacht zum 9. Juni (Tgb. 63) in Kamarujuk, „haben wir gar nichts getan, nur gut gegessen und getrunken, Schach gespielt und Pfingsten gefeiert. Das Wetter ist trüb und meine Stimmung noch mehr. Von unserem Aussichtspunkt auf der Moräne sieht man immer noch das Eis im Ingnerit-Fjord liegen. Das Programm unserer Expedition wird allmählich ernstlich gefährdet durch die Hartnäckigkeit des Eises. Was wir hier machen können, ist herzlich wenig, wir sind auch zu wenig Leute dazu. Und die Zeit verrinnt, es ist bald Mitte Juni. Die Sache entwickelt sich katastrophal. Wir sind in dieser fast wichtigsten Glücksfrage wirklich vom Unglück verfolgt. Vielleicht kommt der 1. Juli, und wir haben noch immer nicht angefangen. Und was hat diese demoralisierende lange Wartezeit schon von unserer Energie verbraucht. Jetzt ist es ein Monat her, daß wir ausluden; ein ganzer Monat ist vertan, und noch immer denkt das Eis nicht daran zu gehen.“ (Erst am 17. Juni konnte „Hvidfisker“ Kamarujuk erreichen, G.) —

Hier muß leider wieder die irritierende Wirkung kleiner „Verbesserungen“ von Wegeners Text aufgezeigt werden, wodurch in diesem Fall, nur durch Weglassen eines einzigen Wortes, der Sinn einer für die Planung der ersten Arbeit auf dem Gletscher wichtigen Feststellung ins Gegenteil verkehrt worden ist. In Tgb. 49 sagt Wegener nach einem mühevollen Aufstieg von Kamarujuk nach Scheideck: „Der Aufstieg . . . war beschwerlich wegen des Schnees, der überall auf dem Gletscher liegt. Er ist allerdings erst oben, oberhalb des eigentlichen Gletschers, so tief, daß er die Pferde behindern würde. Aber auch für Hunde ist der Gletscher im jetzigen Zustand sehr gut.“ Dies bedeutet ganz klar: der Gletscher selbst ist für Hunde wie Pferde zur Zeit sehr gut. Nur auf der sich nach Scheideck hinziehenden Ebene oberhalb des Gletschers würde der tiefe Schnee die Pferde behindern, die Hunde natürlich nicht. Was sagt das Buch S. 215: „Aber für Hunde ist er im jetzigen Zustand gut“, was selbstverständlich die Vorstellung erweckt, für Pferde sei er nicht gut.

Wegener hatte bereits vor der Ausreise nach Grönland die feste Vorstellung, ebenso wie sich in Ostgrönland 1906/8 bei der „Danmark“-Expedition und 1912/13 bei seiner Expedition mit Hptm. J. P. Koch der Aufstieg auf das Inlandeis über einen Gletscher habe bewerkstelligen lassen, so werde wahrscheinlich auch in Westgrönland der beste Zugang zum Inneren mit schweren Lasten über einen Gletscher möglich sein. Anlässlich eines wissenschaftlichen Vortrages vor der Ausreise äußerte Professor E. v. Drygalski, der Wegener sehr schätzte und auch später der Expedition besonders nahe stand, starke Zweifel, ob sich ein westgrönländischer Gletscher dafür eignen werde. Er hatte ja als Leiter der Grönland-Expedition der Gesellschaft für Erdkunde 1891 und 1892/3 auf dem großen und kleinen Karajak-Gletscher im Südosten der Umanakbucht gearbeitet und zwischen ihnen überwintert und war — mit Recht, wie wir 1929 feststellen mußten — überzeugt, daß dort jedenfalls kein Aufstieg möglich sein werde. Wegener bestand damals vor der wissenschaftlichen Elite auf seinem Plan, wodurch er sich mehr, als ihm lieb war, öffentlich darauf festgelegt hatte. Man erinnert sich aus seinem letzten Buch (1930), mit welcher Sorge er im Sommer 1929 immer wieder aufs neue die Ungeeignetheit der von ihm und seinen Kameraden untersuchten, bekannten Gletscher zugeben mußte. Umso größer war seine Befriedigung darüber, daß uns ganz unerwartet doch ein praktikabler Aufstiegs-gletscher „in den Schoß gefallen war“ (1930, S. 67).

Aber wie das Tagebuch immer wieder zeigt, waren die Schwierigkeiten, einen für Packpferde brauchbaren Weg durch den Gletscherbruch nicht nur einmal zu bauen, sondern angesichts der starken Abschmelzung, der Erweiterung von Spalten usw. tagtäglich wieder instand zu setzen, recht groß. Tgb. 74 und Buch 221 beschreiben den ersten Wegebau für die Packpferde mit Eisäxten durch den Gletscherbruch, unter fast völligem Verzicht auf alle übrigen Arbeiten. Aber im Tgb. 75 folgt sogleich der Wermutstropfen. „Zwei Packpferde wurden unterhalb des Bruches mit roten W-Proviantkisten bepackt, um im neuen Weg als Versuchstiere zu dienen. (Der Isländer) Jon war aber von dem Ergebnis nicht entzückt; er glaubt, daß der Weg doch so steil ist, daß er die Pferde zu sehr anstrengt. Das ist schlimm, daß die Packpferde nicht steil bergauf gehen können. Die Last liegt dann zu sehr auf den Hinterbeinen. . . . Sorge hat heute eine Erkundung auf der Moräne gemacht und behauptet, dieser Weg sei für Packpferde besser; das muß ich mir morgen einmal mit Jon ansehen.“ Und am Schluß der Eintragung vom 24. 6. „Ich bin hundemüde von der schweren Eisarbeit, die sich morgen vielleicht als ganz unnötig herausstellen wird!“, d. h. der Weg wird sich bis morgen wohl wieder so sehr verschlechtert haben, daß diese Sisyphus-Arbeit sich immer wieder erneuern würde. Und gerade dieser wichtige psychologische Hinweis ist wieder im Buch unter den Tisch gefallen (S. 222 oben).

Wie die weitere Entwicklung des „Moränenweges“ zeigte, hat Dr. Ernst Sorge durch seinen, in den Alpen geschulten Blick für die Wegmöglichkeit über die nördliche Seitenmoräne tatsächlich das Transportprogramm auf dem Gletscher gerettet; aber es bedeutete für Wegener doch ein gewisses Zugeständnis an die Zweifler zu Hause, und so brauchte es längere Zeit, bis er sich einigermaßen mit Sorges Vorschlag befreunden konnte. Da ja in dem Tgb.-Auszug im Buch von 1960 alles und jedes aufgeführt worden ist, worin — nach Wegeners erstem, in den meisten Fällen später korrigiertem Eindruck — seine Kameraden Fehler begangen haben, würde Wegener es nicht für fair erachten, wenn nicht auch einmal darauf hingewiesen würde, daß es nicht weniger als 3 Wochen dauerte, bis er sich zum Bau des Moränenwegs durchgerungen hatte; und sein Tagebuch zeigt ja, wieviel Arbeit in der Zwischenzeit noch in den Weg durch den Gletscherbruch investiert worden ist mit dem Ergebnis, daß er endlich am 15. 8. (Tgb. 131) als unpassierbar abgeschrieben werden mußte. Wie ein roter Faden zieht sich der Wegebau im Gletscherbruch durch Wegeners Tagebuch vom 23. 6. an, wo er (Tgb. 73) notiert: „Wir müssen mit den Packpferden in den Gletscherbruch hinein.“ Tgb. 77: Grönländer haben Weg im Bruch verbessert. 28. 6. (78); bauten Brücken über Spalten; Kohlenbestreuung wirkt Wunder. 29. 6. (79); 4 Packpferde 2mal durch den Bruch 30. 6. (81); Im Bruch 5 Packpferde nötig; zu wenig Pferde. 4./5. 7. (85): Jon bringt 8 Packpferde 2mal durch tief verschneiten Bruch; „Gott sei Dank, daß der Weg jetzt so gut ist; er wird täglich besser.“ 5. 6. Nm. (87), als Wegener mit Grönländern oberhalb des Bruches war: „— da kamen ganz still, langsam aber sicher Jon's 8 Packpferde hintereinander hergetrottet... Keine Bewegung zu viel, kein Geschrei (wie beim Antreiben der Hunde! G.), keine Stockung. Da standen sie, die zwei Isländer traten hinzu, warfen die Lasten ab und schon lagen 16 neue Kisten am Depot (Jons Depot auf den früher genannten Kartendarstellungen in etwa 720 m oberhalb des Gletscherbruches, G.), — und die Pferdekolonnen trat, fein säuberlich im Gänsemarsch gehend, den Rückweg an, um nochmals 16 Kisten heraufzuholen. Jede Nacht 32 Kisten, mit nur 2 Mann, und mit einer fabelhaften Ruhe und Gelassenheit.“

Aber Wegener mußte immer mehr einsehen, daß dieser Sieg in Wahrheit ein Pyrrhus-Sieg war. Schon am 10. 7. (91/92) „hatten wir übrigens eine längere Strecke von Jons Pferdeweg umgelegt und dabei eine lange Strecke im Eise ausgehauen.“ Trotzdem nur ein Gang der Pferde, „weil alle Brücken über die Spalten erst nachgeschlagen werden mußten; es bildet sich nämlich unter jeder ein Gletscher-Tisch.“ „Von Scheideck herabkommend machte ich den Rückweg über die Moräne und ‚Grünau‘ (Zeltplatz auf dem Gras hinter der nördlichen Moräne unterhalb des Gletscherbruches, Ausgangspunkt des späteren Moränenweges nach Scheideck, G.), zum ersten Mal, ganz interessant. Als Fußweg gut, aber für Packpferde doch weit schlechter als der Bruch. Hätte nur den Vorteil, daß ein einmal gebahnter Weg stehen bliebe.“ Man sieht, wie W. innerlich kämpft.

Aber noch am 14. 7. „beim Aufstieg nach Scheideck“, um die erste Schlittenreise ins Innere zu verabschieden, „fotografierte ich noch die Packpferde im Bruch.“

Erst unter dem Eindruck der unbefriedigenden Depot-Kontrolle am 18. Juli kommt die entscheidende Wendung in Wegeners neuem Arbeitsplan (Tgb. 100, Buch 227): „Lissey baut mit 10 Grönländern (Standort Grünau) Packpferdeweg über Moräne nach Scheideck“. (Wieder muß man fragen, ob die außerordentliche Bedeutung dieser neuen Anordnung sowohl für die ganze Expedition, wie für Wegeners Einstellung zum Wege-Problem im Buch erkannt worden ist, wenn sowohl der untere Ausgangspunkt, als auch der obere Zielpunkt dieses ersten Straßenbaues in Grönland herausgestrichen wurden. Überhaupt zeigt allein dieses Teilproblem klar, daß ein so komprimiertes, unter den verschiedensten, häufig recht unbehaglichen Umständen nur als Gedächtnisstütze notiertes Tagebuch, um seine Herausgabe im Ganzen, erst recht in einer so stark gekürzten Bearbeitung sinnvoll zu machen, unbedingt eines, die verschiedenen Hauptlinien aus dem Gewirr kleiner und kleinster Notizen herauslösenden Kommentars bedurft hätte. —

Am 20. 7. (im Buch S. 228 fälschlich 21. 7.) ging W. (Tgb. 102) mit dem zu Besuch gekommenen Bestyrer Dan Möller aus Umanak „die Moräne hinauf, begleitet von den Isländern, um die Ausführbarkeit eines Moränenweges zu prüfen, Jon erklärte: ganz unmöglich! . . . Ich habe darauf beim Rückweg einen Versuch gemacht.“ Bravo, Wegener! Wenn er sich auch erst fast 4 Wochen nach Sorges erstem Vorschlag zum Bau dieses ‚Alpenvereins-Weges‘ (wie Sorge ihn nannte) entschlossen hatte, so war ihm jetzt keine Anstrengung zu viel, um den Bau zu beschleunigen. Noch einmal muß er mit sich kämpfen, als er am folgenden Tag 21. 7. in der Kajüte der „Krabbe“ auf der Fahrt nach Umanak die Erlebnisse des Vortages notiert: „Gehen müßte es (der Wegebau) und zwar in 10 Tagen mit 10 Grönländern.“ Aber die Isländer halten noch am Bruch fest, was W. selbst nachempfindet (Tgb. 103): „Auch ist jeder Methodenwechsel natürlich vom Übel, da in der Praxis doch noch manche unvorhergesehenen Schwierigkeiten auftreten, die man erst kennenlernen und überwinden muß“. Und nun entschlüpft ihm eine rührende Bemerkung, die uns einen Blick in sein Innerstes tun läßt: „Und dann ist es überhaupt schöner, den Gletscher als Aufstiegsroute zu behalten. Ich bin noch unentschlossen, was zu tun ist . . .“ Immerhin wirbt er weitere 14 Grönländer für den Wegebau auf dieser Bootsreise an, und notiert am 24. 7. (Tgb. 106): „Morgen geht es an die Moräne. Nun muß sich endgültig zeigen, ob Jon recht hat, der meinte, ein Wegebau auf der Moräne mit unseren Mitteln sei ‚ganz unmöglich‘.“ Welche Wendung: W. kämpft jetzt für diesen Wegebau, weil die Isländer ihn durch ihren unbegründeten Widerspruch herausgefordert haben. Aber mit fast übermenschlicher Gewaltanstrengung gelingt dieses schwierige Werk so gut, daß W. am 31. 7. (Tgb. 110; nicht 1. 8., wie Buch 231) noch am Vorabend einer neuen Bootsreise „mit Jon, Gudmund und Sorge den ganzen Moränenweg durchging. Jon hatte noch viele Änderungswünsche . . . und so werden diese Arbeiten im Ganzen doch wohl 14 statt 10 Tage in Anspruch nehmen. Aber dann haben wir aber auch einen sehr guten und leichten Aufstieg für Packpferde.“ Und an mich nach Eismitte schrieb er am gleichen Tage („Im Eis vergr.“ 1933, 67), die Packpferde „werden jetzt umgeleitet auf den Moränenweg von Grünau nach Scheideck, der prachtvoll gelungen ist und morgen oder übermorgen eröffnet wird.“

Nicht zu früh, denn „gestern ist ein Pferd im Bruch beinahe verunglückt . . . Es ist doch wohl besser, wenn wir den Bruch loswerden, so interessant auch dieser Weg ist, Namentlich werden wir durch die Instandhaltung zu sehr lahmgelegt“, — wenn freilich auch die Umstellung der großen Transporte auf den neuen Weg Zeit erfordert (Tgb. 115, 119) „Jon probiert mit dem neuen Moränenweg herum, um die richtige Methode herauszubekommen“, wobei nicht vergessen werden darf: „Auch hat er (Jon) jetzt zahlreiche eilige Spezialwünsche zu befriedigen, ein Tag Pferde-Vorspann für Propellerschlitten, dann Hinaufbringen der met. Station nach Scheideck, Hinaufbringen von Loewes Gepäck (für dessen Schlittenreise 7.—25. 8. nach 400 km, G.), Umzug von Schif's Zelt . . . Umzug von Vigfus nach Scheideck und Futter-Transport nach Scheideck.“

Der Moränenweg war keinen Tag zu früh fertig geworden. Aus der Nacht 14./15. 8. notiert W.: „Die Grönländer (für deren Schlitten die Spitzkehren des Moränenwegs unpassierbar waren, G.) liegen mit den Hunden die Nacht in Grünau, weil sie den Bruch unpassierbar fanden . . . Dann gingen Detlev (der Grönländer) und ich durch den Bruch hinauf, was sehr schwierig war, weil sich alle Spalten so verbreitert hatten, daß man mit Last nicht hinüberspringen konnte“, — was das Ende des Eisweges durch den Gletscherbruch bedeutete, — während nun Wegener das Lob des Moränenweges singt (Tgb. 154, B.): „Wir . . . gingen hinüber zum Moränenweg, wo wir das Glück hatten, gerade die 20 Packpferde zu treffen, die von Kamarujuk bis ganz hinauf aufs Inlandeis zogen. Es war ein starker Eindruck von der Leistungsfähigkeit der Methode, den man bekam, wenn man da die 40 Kisten oder Pakete langsam aber sicher den Moränenweg hinaufwandern sah . . .“

Ich bin überzeugt, daß kein Leser des Buches aus den über viele Seiten verstreuten Notizen die Vorstellung gewinnen konnte, welch lebenswichtige Bedeutung

der Moränenweg für das Gelingen der Expedition hatte, aber auch, welche psychologischen Hemmungen dafür zu überwinden waren, die immerhin eine nicht unwesentliche Verzögerung der gewaltigen Transportarbeit im Gefolge hatten. So hoffe ich, durch diese Zusammenstellung auch das Verständnis des Buches erleichtert zu haben.

Als Wegener am 17. 7. abends von einer großen Rundreise mit der „Krabbe“ nach Kamarujuk zurückkam, hatte er eben zuvor sich selbst in seinem Tagebuch Rechenschaft über den Stand der Dinge gegeben (Tgb. 98/99, Buch 227), die damit schloß: „Es heißt also dauernd sich heranzuhalten, sonst kommt uns der Winter über den Hals. Aber immerhin, die große Frage, ob es überhaupt möglich ist, dies Gepäck über den Gletscher hinaufzuschaffen, oder ob wir bei irgendeinem Teil dieser Aufgabe festfahren und es aufgeben müssen, ist doch endgültig und zu unseren Gunsten entschieden. Ich will Sorge sogleich bitten, eine Bestandsaufnahme der Depots (nur Gewicht) zu machen, oder ich mache sie auch selber. Sonst sieht man nicht klar.“ Dieser 2. und 3. Satz, den das Buch unterdrückt, ist hier von besonderer Bedeutung; diese Feststellung, daß die Lösung der Transportaufgabe auf das Inlandeis endgültig zu seinen Gunsten entschieden sei, ist ein erster Höhepunkt für ihn, aber wie im antiken Drama folgt die Peripetie auf dem Fuße —, daß doch die Transporte bisher nur die Hälfte der erwarteten Leistung erbracht haben. Leider folgt diesem erschütternden Drama auch das Satyrspiel, da im Buche 227/228 wiederum durch rein mechanische Kürzungen ohne Verständnis für die sachlichen Gegebenheiten völlig unsinnige Transportziffern mitgeteilt werden, die in groteskem Gegensatz zum bangen Ernst der Lage stehen. Im Buch 227/8 (Tgb. 99/101) gibt Wegener aus Anlaß der ungünstigen Depotkontrolle einen rasch konzipierten Plan, wie er sich von jetzt ab die Einteilung der verfügbaren Arbeitskräfte denkt, um die Transportleistung wesentlich zu steigern. Da dieser Plan ohnedies nicht verwirklicht wurde wegen Nichteignung einiger Pferde für den schwierigen Weg im Bruch (Tgb. 103), ist es fraglich, ob es sinnvoll war, im Buche ihn auf mehr als $\frac{1}{2}$ Seite ausführlich zu bringen. Aber nicht fraglich ist, daß man ihn wenigstens richtig bringen mußte, und nicht durch Herausstreichen einzelner Wörter entstellt und dadurch ohne Einsicht in Wegeners Tagebuch selbst unverständlich.

W. rechnet aus, daß bei Vereinigung aller Kräfte auf den untersten Teil des Gletschers durch 21 Pferde täglich 4 t bis zum sog. 10-t-Depot in 330 m Höhe eben unterhalb des Bruches zu bringen seien, also je Pferd und Tag etwa 200 kg. Nach Bewältigung in 17—20 Tagen sollte die Arbeit ganz auf den Gletscherbruch konzentriert werden. Wir lesen im Buch 227 u. a. mit Verwunderung als Wegeners angebliche Rechnung: „Die Leistung der oberen Strecke würde bei 3 Pferden 3400 kg bei 2mal täglichem Fahren sein“, — d. h. trotz des schwierigeren Weges und der größeren Höhendifferenz je Pferd und Tag 1100 kg! Wie ist eine derartige Angabe in dem angeblich authentischen Text dieser Tagebuch-Bearbeitung möglich?

Zum Verständnis des folgenden Wegenerschen Textes ist zu wissen nötig, daß W. damit rechnete, für erwartete offizielle Besucher, u. a. den dänischen Minister für Grönland Direktor Daugaard-Jensen zwei bis drei Reitpferde bereitzuhalten, die daher nur bedingt bei den Transporten berücksichtigt werden durften. So schreibt er in Tgb. 100/1: „Die Leistung der oberen Strecke würde bei sogar drei Reitpferden 3400 kg bei 2mal täglichem Fahren sein.“ Aus diesem Stenogramm übersetzt also: Selbst wenn im oberen Gletscherteil nicht wie unten 21 Pferde arbeiteten, sondern evtl. nach Abzug von 2, sogar 3 Reitpferden nur noch 19 oder 18 Packpferde, würden täglich 3,4 t geschafft werden können, also 195 kg je Pferd und Tag. Was muß ein späterer Geschichtsschreiber der Polarforschung von Alfred Wegener denken, wenn er in gutem Glauben dieses Buch von 1960 als dokumentarische Quelle benutzt?

Es wurde bereits darauf hingewiesen, daß A. Wegeners Tagebuch ganz offensichtlich nicht für eine Veröffentlichung geschrieben worden ist, sondern zum raschen Festhalten der hundert verschiedenen Einzelheiten, die Tag für Tag an ihn

herankamen, und somit als Gedächtnishilfe für den späteren Expeditionsbericht —, ebenso wie er ja auch bei der Vor-Expedition verfuhr. Es konnte daher nicht ausbleiben, daß ihm selbst nicht selten Irrtümer unterliefen, die er zweifellos bei der späteren Bearbeitung gesehen, oder durch Zuziehung der Tagebücher seiner Kameraden berichtigt haben würde. Leider ist bei dem im Buche „Alfred Wegener“ 1960 veröffentlichten Auszug aus Wegeners Tagebuch von der Möglichkeit, die inzwischen darin festgestellten Irrtümer in Zusammenarbeit mit den in Frage kommenden Expeditionsteilnehmern zu berichtigen, kein Gebrauch gemacht worden. Selbst wenn jetzt in diesem Buche auf wenigen Seiten einander völlig widersprechende Angaben Wegeners folgen, ist nicht versucht worden, durch Hinweise die objektiv nachweisbaren Fehler Wegeners aus der Welt zu schaffen, auch wenn sie zu ungerechtfertigten Beschuldigungen von Wegeners Kameraden führten. Ein solcher Fall war

C. Das Ausflagen der Route ins Innere

Schon aus „A. W's. letzter Grönlandfahrt“ (1933) S. 69 war bekannt, daß am 30. 8. die Propellerschlitten zur 1. Fahrt ins Innere bei „Start“, 12 km von Scheideck, fertiggemacht wurden, während gleichzeitig die 3. Lastreise unter Führung von Ernst Sorge dort zu ihrer 2. Etappe abreiste. Schon vorher finden sich Aufzeichnungen Wegeners über die Spur ins Innere, so am 27. 8. (Tgb. 153, B. 242): „Unterwegs sahen wir . . . die breite Spur, die nach dem Inneren führt. Loewe erzählte auch, bis 25 km kann man gar nicht vom Wege abkommen, weil es eine breite Chaussee geworden ist. Es war spaßig, so die ganze Etappen-Linie vor Augen zu haben.“ Tgb. 155: Loewe „meint, unser Erfolg bei den Grönländern beruhe auf den schwarzen Fähnchen, und es wäre jetzt möglich, eine Grönländer-Gruppe auch ohne uns hineinzuenden. Ad notam für nächstes Jahr und eventuell auch für dieses. Aber wir brauchen für dieses Jahr als Schluß gerade eine mit Expeditionsmitgliedern stark besetzte Schlittenreise (also eine 4. Reise, G.), die u. a. die Route für den Winter ausbaut. Denn leider scheinen die 5-km-Marken zu versagen“, wie ich bereits von der 1. Reise in dem S. 90 wiedergegebenen Brief an Wegener vom 17. 7. 30 berichtet hatte, — wie ja meine 1. Reise die ganze Spur lückenlos durch die schwarzen Fähnchen in etwa 500 m Abstand bezeichnet hatte. Freilich mag es das spätere Mißverständnis erklären, als sei die Spur bis 25 km nicht ausgeflagt gewesen, daß auf dieser Strecke bei meiner Reise die Grönländer voranführten, so daß die Spur teils wegen des Umgehens von Geländeschwierigkeiten, teils wegen der Eigenwilligkeiten des führenden Hundegespanns erheblich von einer Geraden abwich, wie sie von den späteren Reisen bei gutem Wetter eingehalten wurde. So hatte Wegener recht, (Tgb. 159) zu schreiben: „Alles, was wir messen wollen und können, muß auf dem Boden gemessen werden. Wir können mit völliger Sicherheit bei jedem Wetter die abgesteckte Route abfahren. Das Problem der Zusammenarbeit mit der alten Methode der Hundeschlitten ist restlos gelöst. Was wir tun, ist das unmittelbare Programm der künftigen Südpolarforschung (Buch S. 243: Polarforschung). Wie wundervoll, daß wir es sein dürfen, die diesen bahnbrechenden, ja — nach den vielen Flugunglücken im Polargebiet — erlösenden Schritt tun. Wir haben, wenn wir in unseren Propellerschlitten sitzen, nicht nur das Gefühl absoluter Sicherheit — das haben manchmal ahnungslose Passagiere im Flugzeug auch —, sondern auch die vernunftgemäße Überzeugung von dieser Sicherheit: Vor uns die lange Reihe schwarzer Fähnchen, alle 500 m ausgesteckt, und hinter uns die Hundeschlitten, die uns bei Havarie in wenigen Tagen eingeholt haben werden. Ja, das Problem ist restlos (im Buch gestrichen!) gelöst und zwar auch dann, wenn wir etwa doch noch Unglück mit unseren Kamusuit haben sollten.“

Und doch war in Wegeners Unterbewußtsein bereits der Zweifel wach geworden (Tgb. 158, B. 243), als er dort bei 12 km die erste Nacht verbracht hatte, um, wie er erwartete, am nächsten oder übernächsten Tage, rasch die Schlittenkolonne Sorgen überholend, bis 200 km mit den Propellerschlitten vorzustößen: „Heute

Nacht hat es gestürmt, jetzt schneit es stark und fegt . . . Die breite Heerstraße war (gestern, G.) nicht zu verfehlen, Jetzt wird es freilich anders sein. Gut, daß die (Hunde-)Schlitten jetzt über das Spaltengebiet hinaus sind.“ (Tatsächlich hatte Sorges Gruppe nach seinem Tagebuch (Im Eis vergraben 1933,83) keine nennenswerten Schwierigkeiten, der ausgeflaggten Route zu folgen, G.)

Wie hart war für ihn daher der Zusammenbruch seiner Erwartungen, als die erste Fahrt ins Innere am 31. 8. keine Fähnchen fand und daher, weil auch die Kompass versagten, zwecklos in die Irre ging, und man froh sein durfte, den Startplatz überhaupt wiederzufinden. So ist die Eintragung Wegeners am 31. 8. (Tgb. 161, B. 244) psychologisch gut zu verstehen: „Unglücklicherweise sind von hier bis Depot B (wenn ich mich recht erinnere) keine Fähnchen ausgesteckt; man hat sich hier blind auf die Spur verlassen, die bisher bei dem dauernd guten Wetter auch gut zu verfolgen war . . .“ Aber selbst noch bei diesem Tadel, den er sich ja schließlich auch selbst zuzog, macht er die, den Wissenschaftler kennzeichnende Einschränkung: „Wenn ich mich recht erinnere!“ Und es kennzeichnet wiederum die Grundtendenz dieser Tagebuch-Bearbeitung von 1960, daß wieder dieser, menschlich so wichtige Satz: „Wenn ich mich recht erinnere“ herausgestrichen ist. Wie auf S. 90 festgestellt, hat sich Wegener tatsächlich nicht recht erinnert; denn die Spur war durch die erste Schlittenreise ganz ausgeflaggt worden; und damit ist ohnehin sein Vorwurf hinfällig. Daß es die hohe Geschwindigkeit der Motorschlitten gegenüber der langsamen Hunde- oder Handschlittenreise war, die diese winzigen dunklen Punkte in der schnee-erfüllten Wildnis nicht zu finden erlaubte, geht aus der späteren Erfahrung mit selbst gesetzten Fähnchen hervor (Tgb. 169, B. 247): „Unsere selbst gestellten Wegzeichen fanden wir, aber doch nicht mit der Sicherheit, die wünschenswert gewesen wäre.“

Nun, durch diesen Zusammenbruch hochgespannter Hoffnungen überaus deprimiert, notiert W. am 31. 8. (Tgb. 163, B. 245): „Wie leicht hätte Sorges Hunderteilung die Fähnchen aussetzen können. Meine Kameraden haben sich offenbar hier zu sehr auf die Grönländer verlassen, die bisher immer auf der Spur fahren konnten, dank dem dauernd guten Wetter (nicht im Buche). Nun ist das vorbei, und wir müssen die Nachlässigkeit ausbaden. Ich hätte freilich auch selbst daran denken und die volle Besetzung der Route verlangen können (wobei W. vergißt, daß Sorges Reise gar keine Wegmarkierung mitführte). Es rächt sich, daß ich keine der Hundeschlittenreisen mitgemacht habe.“

Es ist ungemein kennzeichnend für Wegener, daß er, — wenn er auch objektiv unberechtigte Vorwürfe an Sorges Adresse richtete, doch im gleichen Augenblick sich selbst die Schuld gab. Aber es ist ebenso bezeichnend für den Geist, aus dem heraus die Bearbeitung des Tagebuches im Buch von 1960 erfolgte, daß gerade dieser, menschlich so überaus wichtige Satz „Ich hätte freilich auch selbst daran denken können usw.“ wiederum herausgestrichen ist.

Diese Streichung ist, wenn man es mit der vom Herausgeber auf S. 207 beanspruchten Authentizität ernst nimmt, wohl nur schlicht als Verfälschung des Sinnes von Wegeners ursprünglichem Tagebuch zu bezeichnen. Sie ist zugleich, da sie Wegener als fehlerlos darstellen will in einem Falle, wo er selbst sich klar die Schuld gibt, höchst kurzsichtig. Denn Frau Wegener hat ja selbst (B. 205) geschrieben: „Würden alle (Teilnehmer) bereit sein, seine (W's.) überlegene Polarerfahrung anzuerkennen und sich danach zu richten?“ Angesichts des wiederholten Lobes der so prächtig sichtbaren Spur ins Innere muß eben doch jeder Einsichtige sich sagen, daß, wenn dann doch innerhalb einer Nacht diese „breite Chaussee“ durch ganz gewöhnlichen Schneefall und Schneefegen völlig unsichtbar gemacht werden konnte — freilich nur für die Motorschlitten, nicht für die gleichzeitige Hundeschlittenreise! — dies nicht dem Führer der Hundeschlittenreise angelastet werden darf, der nach Frau Wegener (B. 205) „doch nur eine Sommerreise in Grönland gemacht hatte“; sondern wenn überhaupt, war hier der Expeditionsleiter mit seiner Erfahrung von

drei Überwinterungen auf Grönland zuständig. Aber daß er selbst dies in seinem Tagebuch anerkannt hat, wird den Lesern des Buches von 1960 unterschlagen; der Mythos eines angeblich unfehlbaren A. Wegeners muß selbst auf Kosten der geschichtlichen Wahrheit aufrecht erhalten werden.

D. Die Einteilung der Transporte für Eismitte

In ihrem Buche „Alfred Wegener“ (Wiesbaden 1960) schreibt Frau E. Wegener S. 253: „Georgi hatte die Einteilung der Transporte für Eismitte selbst getroffen. Warum nur hatte er das Wichtigste für die Überwinterung nicht zuerst hineinbringen lassen? . . . Nun war Alfred doch die schwerste Reise zugefallen.“ Mit anderen Worten: Wenn Georgi zweckmäßiger disponiert hätte, wäre die vierte Schlittenreise unter Wegener im Herbst 1930, deren unglücklicher Ausgang bekannt ist, nicht notwendig gewesen.

Es dürfte Frau Wegener, wie auch dem Verlag F. A. Brockhaus (Wiesbaden) nicht ganz unbekannt geblieben sein, daß 1934 ein ehemaliger Expeditionsteilnehmer, der sich inzwischen als „alter PG“ zu erkennen gegeben hatte und sich daher unter dem damaligen Regime für unangreifbar hielt, bereits öffentlich denselben Kausalzusammenhang zwischen falschen Dispositionen bei der Einrichtung von Eismitte und Wegeners Tod mehrfach postuliert hatte. Am 4. November 1934 hatte „Der Deutsche“, das Organ der Deutschen Arbeitsfront, unter dreispaltiger Überschrift: „Wer ist schuld am Tode Alfred Wegeners“ geschrieben: „Bergingenieur Pg. K. H., Teilnehmer an Alfred Wegeners letzter Grönland-Expedition . . . klagt an die Expeditionsteilnehmer Dr. Georgi und Dr. Sorge, durch Ungehorsam, Fahrlässigkeit und Mangel an Kameradschaftsgeist den Tod Alfred Wegeners verschuldet zu haben. Wir sehen im Lichtbild eine Tagebucheintragung Professor Wegeners „Auseinandersetzung Wegener—Sorge“ . . . Trotz Wegeners Warnungen nahmen Dr. G. und Dr. S. anstatt der ausreichenden Petroleummengen wissenschaftliche Meßinstrumente in durchaus überflüssigen Mengen mit . . .“

Obwohl diese Anschuldigungen durch die Tagespresse des In- und Auslandes, wie auch durch unzählige Vorträge weiteste Verbreitung erhielten, fand sich kein namhafter Wissenschaftler, keine wissenschaftliche Gesellschaft, nicht einmal die eigens für Alfred Wegeners Expedition eingesetzte „Grönland-Kommission“ bereit, der angegriffenen Eismitte-Besatzung beizustehen. Vor einem ordentlichen, von mir angerufenen Gericht fand das schmachvolle Nachspiel dieser bedeutendsten deutschen Grönland-Expedition statt, wobei der gegnerische Anwalt aus dem, den Expeditionsteilnehmern in Abschrift zur Verfügung gestellten Tagebuch Wegeners alle sorgfältig herausgesuchten, gegen Dr. Sorge und mich anzuführenden Stellen dem Gericht präsentierte, während der meinige aus gegenteiligen Stellen sowie aus unseren Packlisten und anderen Dokumenten jene Punkte als teils nur mißverstanden, teils aber auch als tatsächliche Irrtümer Wegeners darlegen mußte. Vor Gericht befragt, welche wissenschaftlichen Meßinstrumente überflüssigerweise mitgenommen worden seien, wußte der Ankläger selbst nur zu erwidern, „wir hätten ja auch Foto- und Filmgerät nach Eismitte mitgenommen!“ (Tatsächlich handelte es sich um eine „Ernoflex 9/12“ für Wolken- und Mikro-Aufnahmen des Firns, um eine 3-kg-Filmkamera „Kinamo“ von Zeiss-Ikon für Reise- und Wolkenaufnahmen, sowie eine „Leica“ für Aufnahmen unterwegs, also ein Minimum für die uns vorgeschriebenen wissenschaftlichen Arbeiten.) Dazu A. Wegeners Anweisung an mich vom 28. 2. 30: „. . . Allerdings glaube ich dann, daß wir mindestens 500 Platten (9×12) für jede Station nehmen sollten, und dazu noch eine passende Zahl von Filmen für Schlittenreisen . . .“

Wenn jetzt, 26 Jahre später, Frau Wegener nicht nur die mißverständlichen, sondern auch die nachgewiesenermaßen unrichtigen Augenblicksnotizen Alfred Wegeners ohne Kommentar oder Richtigstellung sogar als Teil eines Gedenkbuches für A. Wegener veröffentlicht, so wissen wir, seine näheren Expeditionskameraden,

daß er der erste gewesen sein würde, eigene unvermeidliche Irrtümer zuzugeben, um nicht seine Kameraden unverdientermaßen in ein ungünstiges Licht geraten zu lassen. Frau Wegener kann nicht vergessen haben, daß dieselben Zitate aus Wegeners Tagebuch schon unmittelbar nach der Heimkehr im engsten Kreis erörtert wurden; sie weiß, wie dankbar alle Teilnehmer dem jetzigen Prof. Dr. F. Loewe-Melbourne waren, der als Mitherausgeber von „Alfred Wegeners letzter Grönlandfahrt“ (Leipzig 1933) wenigstens in diesem Buche ausgleichend wirken konnte; muß sie nicht der Sorglosigkeit geziehen werden, wenn sie A. Wegeners persönliches, nicht für Veröffentlichung bestimmtes Tagebuch der letzten Expedition (dessen Schlußteil ohnehin mit dem Grönländer Rasmus Willumsen nach Wegeners Tod verloren ging), jetzt, 30 Jahre danach, trotzdem veröffentlichte, ohne wenigstens den Versuch gemacht zu haben, die richtigen Angaben zu erhalten und an den betreffenden Stellen als Anmerkungen anzubringen?

(a) Was sagt Wegeners Tagebuch über die Ausrüstung von Eismitte?

1.) 14. 4. 30, Tgb. 9, während der Schiffsreise nach Grönland: „Mit Georgi und Sorge habe ich die Ausrüstung der zentralen Firnstation durchgesprochen.“

2.) 28. 6., Tgb. 78: „Georgi und Loewe haben für die 1. Hundeschlittenreise gepackt.“

3.) 5. 7., Tgb. 85, B. 223: „Ich ging mit Georgi . . . von ganz unten bis zum Jon-Depot . . .“ wobei selbstverständlich die Ausrüstung der für Wegener so wichtigen 1. Schlittenreise ins Innere das hauptsächliche Gesprächsthema war, — 3a, Tgb. 86, B. 223: „Georgi . . . erklärte, er stände dafür bereit, aber erst nach 20 Stunden wegen Film-Einlegens.“ Natürlich muß es hier 2 Stunden heißen, und wenn W. weiter schreibt: „Also eine ziemlich verkorkste Sache“, so meint er damit, daß ich nun nicht mit Loewe zusammen nach Scheideck gehen konnte, sondern kurz hinterher allein.

Daß ich, wie Wegener hier notiert, „großen Wert darauf gelegt hatte“, selbst die Führung der ersten Reise ins Innere zu haben, wird mir von niemandem, am wenigsten von meinem Kameraden Dr. F. Loewe verübelt worden sein und hat ja auch nicht das Mindeste mit den Dispositionen über die Ausrüstung von Eismitte zu tun, wie unter (b) näher erläutert werden muß. Ich schrieb damals in mein Tagebuch „Im Eis vergraben“, München 1933, 45: „Und wenn ich auch infolge Wegeners häufiger Abwesenheit die ganze Ausrüstung fast allein und ohne Hilfe zusammenstellen mußte, so weiß ich dadurch ja gut Bescheid, und die neue und selbständige Aufgabe macht mir viel Freude.“ Sollte ich doch mit dieser ersten Reise bis 400 km vordringen und bis zum Ende der Expedition im nächsten Jahre dort bleiben, ohne die Möglichkeit, mich jemals noch bei einer Lastschlittenreise zu erproben.

4.) 8. 7., Tgb. 89, B. 224: „Georgi packt noch immer“. Mein Tgb. (E. vgr. 1933, 33) sagt dazu: „In dieser Transportschlange (von 120 000 kg in mehr als 2500 Einzelstücken) steckten nun auch die etwa 5500 kg, aus denen die Ausrüstung für die Station Eismitte bestand, Proviant und Brennstoff, Zelthaus für den Winter, wissenschaftliche Ausrüstung. Bei jedem größeren Aufenthalt auf dem Anmarsche, in Holsteinsborg, im Wartelager bei Uvkusigsat, am Strande des Kamarujuk-Fjordes hatten wir (Sorge und ich) versucht, die Ausrüstung unserer Station an einem besonderen Platz zu sammeln, um die Übersicht zu behalten. Jetzt war das ganz unmöglich. Mit genauer Not konnte ich die Kisten für die erste Reise ins Innere zusammenhalten, während ich für den weiteren Nachschub ganz von dem Weitergang der Transportarbeiten und der Sorgfalt meiner Kameraden abhängig blieb.“ Und S. 47, am 14. 7. 30 auf „Scheideck“ kurz vor der Abreise: „Mit H., dem Meteorologen der Weststation, konnte ich die Frage des meteorologischen Nachschubes besprechen, die ja schwierig genug war, weil das ganze Expeditionsgepäck auf dem 6 km langen Weg vom Strand bis nach Scheideck verstreut lag. So hatte ich von den kleineren Instrumenten, Ersatzteilen, Uhrwerken mehr mitgenommen, als ich für die ersten Wochen benötigte, weil es bei diesem Trubel auf dem Gletscher zu

leicht eintreten konnte, daß solche kleinen Dinge sich „verkrümeln“. Das Packen meiner Kisten war ein ständiger Kampf zwischen diesen Erwägungen und der Forderung größter Gewichtersparnis. Immer wieder hatte ich Einzelstücke zurückgelassen, Drachen, Drachendraht, aerologische Instrumente, Kalziumhydrid und Pilotballone, und hatte jede Kiste immer wieder gewogen. Und doch mußte ich, gleichgültig ob ich 5 oder 100 Ballonaufstiege machen würde, die ganze Ausrüstung dafür vollständig zusammenbehalten. So waren einige Kisten unter dem Gesichtspunkt gepackt, daß sie, wenn wir unterwegs in Schwierigkeiten kamen, bis zur nächsten Reise zurückgelassen werden konnten, ohne die notwendigen Messungen zu stören.“

Wer sich gutwillig in diese schwierige Aufgabe und komplizierte Gesamtlage hineinzusetzen versucht, wird gewiß bedauern, daß bei den leicht abfälligen Bemerkungen Wegeners über das „dauernde Packen“, das er bei seinen kurzen Besuchen immer noch im Gange sah, der Bearbeiter seines Tagebuches es nicht für nötig gehalten hat, auf diese, seit 1933 gedruckt vorliegenden Schilderungen meines eigenen Tagebuches wenigstens hinzuweisen.

5.) 10. 7. (Tgb. 93, B. 225): „Ich habe . . . dann nach Möglichkeit festgestellt, was für die Schlittenreise noch fehlt.“

6.) 14. 7., Vorm. (Tgb. 96, B. 226) „ . . . und ich hatte Zeit, noch nach Scheideck hinaufzugehen und die Hundeschlittenreise auf den Weg zu bringen.“ Sein Besuch ist geschildert in E. vgr. 1933, 43, wo es am Schlusse heißt: „Wir haben eine Liste aller Einzelstücke meiner Schlittenlasten durchgesprochen, Wegener war mit allem einverstanden. Er hat die Liste mitgenommen, in der auch bezeichnet ist, was mir noch fehlt, und also bei den folgenden Reisen, je nach der Dringlichkeit, hineingebracht werden muß. Ich kann ja, da diese Reise erst die Route ausbauen soll (durch schwarze Flaggen alle 500 m, große Schneemänner mit großem, würfelförmigen Signal alle 5 km, was, abgesehen von den dadurch immer wieder notwendigen Aufenthalt mit Festkleben der Schlitten usw, auch fast eine ganze Schlitten-Nutzlast (120 kg) an Wegzeichen erforderte, G.) nur den Bedarf für die ersten Wochen mitnehmen und bin weiterhin auf Nachschub angewiesen.“

Hier muß wieder auf Datumfehler im Buch von 1960 aufmerksam gemacht werden: Was unter „15. Juli“ zusammengefaßt wurde, bezieht sich tatsächlich auf den 13. (Krabbenmotor), 14. (Besuch in Scheideck), 15. (Umanak).

7.) 17. 7. (Tgb. 98, B. 227): „Abreise der Hu-Schlitten fand erst sehr spät statt. Ursache: Georgis endloses Packen (wesentlich). Das war also nicht Schuld der Transporte.“

8.) 19. 7. (Tgb. 101): „Der (von Lager 2 in 45 km zurückgekehrte, G.) Katechet gab mir einen Brief von Georgi“, mit detaillierten Angaben über den Inhalt der Schlittenlasten, siehe Teil (c).

9.) 21. 7. (Tgb. 104, B. 229) „Ich . . . war auch mit meinen Gedanken zu sehr bei den Hundeschlittenreisen . . .“

10.) 5. 8. (Tgb. 115, B. 232), Sorgen um Eismitte. „Die Georgi'sche Schlittenreise brachte nur 700 kg hinein . . . Loewe wird wohl noch weniger, 600 kg hineinschaffen . . .“ Tatsächliche Nutzlasten: Georgi (+ 120 kg Wegzeichen) 889 kg, Loewe 911 kg, also tatsächliche Irrtümer Wegeners.

11.) ebda. „3500 kg müssen wir aber auf alle Fälle hineinbekommen.“ Später als „absolutes Minimum“ bezeichnet, beruht auch diese Ziffer auf einem Irrtum Wegeners, wie ich bereits eingehend in „E.vgr“ 1933, 34 (und in allen weiteren Auflagen bis 1957) dargelegt habe, wovon aber leider wieder einmal das Buch keine Notiz nimmt, „daß die angebliche Mindestausrüstung von 3500 kg in Wirklichkeit niemals Geltung gehabt hat. Es ist dies eine ganz rohe Schätzung gewesen, die ich selbst ohne irgendwelche Unterlagen im Herbst 1929 auf der Rückreise von Grönland aufstellte, um eine Übersicht über die Mindestzahl von Hundeschlittenreisen nach dem Inneren zu gewinnen. Während der Vorbereitung der Haupt-Expedition

im Winter 1929/30 stellte sich heraus, daß diese Schätzung viel zu niedrig gegriffen und damit für uns erledigt war. Denn allein die von Wegener selbst aufgestellte Proviant- und Petroleum-Rechnung einschließlich des Zelthauses für Eismitte ergab ein Gesamtgewicht von 4200 kg, die im Herbst hineinzubringen waren, ohne irgend ein Instrument oder persönliche Ausrüstung. Diese beiden letztgenannten Positionen beliefen sich bei der durch die Verhältnisse gebotenen Einschränkung (z. B. ohne Drachenausrüstung, Radio, Sprengstoff für die Eisdickenmessungen) auf etwa 1400 kg, so daß nach Eismitte gebracht werden mußten $4200 + 1400 = 5600$ kg.“ (A. Wegener hatte sogar mit einem Gesamtgewicht für Eismitte von 10 000 kg gerechnet, s. „Denkschrift über Inlandeis-Expedition“ von 1928, hier S. 57). Wegeners Rechnung, die übrigens bei Berücksichtigung der Verpackung 4408 kg nur für Proviant, Petroleum und Zelthaus ergab, sowie die Gesamtgewichte, die nach Eismitte kommen sollten und tatsächlich gelangt sind, wurden in extenso veröffentlicht in „Im Eis vergraben“, 5. vermehrte Auflage München, sowie in der erweiterten Neuausgabe Leipzig 1955 und 57 jeweils als Anhang II. Leider sind diese apokryphen 3500 kg auch zu Unrecht in das Wissenschaftliche Expeditionswerk eingegangen, siehe Teil (b) S. 87.

12.) ebda. „Das Unglück ist, daß sowohl Sorge wie Georgi gesagt haben: Die Hunde schaffen es allein doch nicht, also müssen wir uns auf die Motorschlitten verlassen, die beliebig viel schaffen, also können wir ebenso gut 6000 kg ansetzen . . .“ (im Buch 232 steht 600 kg, was schon in der Tgb.-Abschrift von 1931 stand und nun, obwohl offensichtlich Schreibfehler Wegeners, stur übernommen wurde). Tatsächlich hat dies keiner von uns gesagt, sondern wir haben uns hinsichtlich der Motorschlitten völlig auf Wegener verlassen, der noch am 31. 7. mir nach Eismitte schrieb (E. vgr. 1933, 67): „. . . Die Motorschlitten, die Sie wohl am meisten interessieren, . . . werden in wenigen Tagen den Gefälleknick erreichen, wo die Bauwinde durch Zugpferde ersetzt wird. Und dann dauert es nicht mehr lange, bis sie kommen.“ Wegener war in viel höherem Maße von Stimmungen abhängig, als man es angesichts seiner stets ruhigen Erscheinung hätte vermuten können; seine Äußerungen über die Propellerschlitten spiegeln noch in dem Auszug des Buches den häufigen Wechsel zwischen Hochstimmung und Zweifel wieder, wovon ich bereits in „E. vgr.“ 1933 103/4 Anm. einige Beispiele gegeben hatte. Es muß immer wieder betont werden, daß er, gerade weil er niemals an eine Veröffentlichung seiner „rohen“ Tagebuchnotizen gedacht hatte, alle solche Stimmungen des Unmuts oder Zweifels in ihnen abreagierte, was ihm erlaubte, den Kameraden immer wieder mit Gleichmut und Zuvertrauen in den Endsieg entgegenzutreten.

13.) (Tgb. 169, B. 248): „Wenn nur Georgi und Sorge weniger Instrumente und mehr Lebensmittel und das Haus mitgenommen hätten . . .“ Siehe hierzu Teil (c).

14.) 4. 9. (Tgb. 171, B. 248) Hier sagt Wegener: „Noch liegen etwa 4000 kg teils hier, teils bei 25 km, die hinein sollen“, wobei er sogleich nur 2500 kg als dringlich bezeichnet, „eine für zwei Mann unbegreiflich große Menge“. Hier irrt Wegener gleich zweimal. Bei der ganzen Ausrüstung von Eismitte war mit 3 Überwinterern gerechnet worden (Sorge, Kraus und ich). Man blickt hier wieder in Wegeners Gedankenarbeit tief hinein: Er hatte damals wohl schon bei sich die Frage bewegt, ob es nicht vielleicht nötig sei, in Eismitte nur 2 Mann überwintern zu lassen, so daß er hier ganz unbewußt diese Zahl schon zugrunde legt. Tatsächlich hat er erst am 6. Sept. (Tgb. 176, B. 250) festgelegt: „Kraus muß an der Weststation überwintern“ womit sich auch der Proviant usw. änderte.

Der zweite Irrtum betrifft die Menge, die damals bei „Start und Depot B“ als notwendiger Winterbedarf für Eismitte lag, und die er schon am 1. 9. (Tgb. 164, B. 245) zu „etwa 3500 kg“ angibt, während es in der Tat nur etwa 1600 kg waren. — Man wird geneigt sein, solche Irrtümer, wie sie in einem so großen Organismus und unter dem Vielen, was dauernd auf Wegener einströmte, unvermeidbar sind, als unwichtig zu bezeichnen. Aber sie sind ja nun einmal mit der von Frau Wegener expressis verbis soeben 1960 veröffentlichten Anklage verknüpft, ich

hätte nicht das Wichtigste zuerst hineinbringen lassen, was dann zu dem bekannten Ausgang geführt habe (B. 253). Natürlich wäre es im Sinne Alfred Wegeners angebracht gewesen, solche und andere offensichtliche Irrtümer des rohen Tagebuches, wenn es schon veröffentlicht werden sollte, zuvor in gemeinsamer Bemühung und unter Benutzung der schon 1934 dem Gericht vorgelegten Dokumente durch einen sachlichen Kommentar zu berichtigen.

(b) Fehler schon im wissenschaftlichen Expeditionswerk

Wenn in diesen Bemerkungen zur Herausgabe des stark bearbeiteten Tagebuches Alfred Wegeners von seiner letzten Expedition 1930 versucht wird, unrichtige oder unvollständige Angaben zugunsten einer künftigen Geschichtsschreibung der deutschen Arktisforschung zu berichtigen, so kann auch nicht ganz an den, zum großen Teil in derselben Richtung eines mißverständenen Alfred-Wegener-Mythos liegenden Fehlern vorbeigegangen werden, die in der im wissenschaftlichen Expeditionswerk Bd. I 1933, Leipzig, von Prof Kurt Wegener veröffentlichten „Geschichte der Expedition“ enthalten sind, — und die sich ebenso wie jetzt im Buch von 1960 durch Einsichtnahme in die Aufzeichnungen und Dokumente der Eismitte-Besatzung hätten vermeiden lassen. Diese Einsichtnahme, wie überhaupt die Zuziehung der Eismitte-Besatzung zur Abfassung einer auch hinsichtlich dieser Station wahrheitsgetreuen Expeditions-geschichte hat freilich Prof. K. Wegener auf meine entsprechende Bitte vom 9. 11. 1932 unter dem 15. 11. 1932 brieflich abgelehnt. Es können hier nur einige wenige Proben gegeben werden, an Hand deren, im Lichte der hier bereits für das Buch von 1960 gegebenen Richtigstellungen, leicht die Zuverlässigkeit jener „Geschichte der Expedition“ beurteilt werden kann:

S. 38: „Die dritte Reise, die nun wegen des drohenden Wintereinbruches die letzte sein mußte, *) brach am 28. 8. auf unter Leitung von Sorge . . . Als diese . . . nach Eismitte kam, stellte sich heraus, daß die Ausrüstung, obgleich im ganzen nun 3500 kg nach oben gekommen waren, unzulänglich war. Georgi hatte bei seinen Dispositionen damit gerechnet, daß die Propellerschlitten rechtzeitig fertig werden würden und ihm noch über die 3500 kg hinaus Nutzlast nach Eismitte befördern könnten . . .“ S. 39: „Der Expeditionsleiter hatte nach dem Aufbruch der letzten (nein, der 3. Reise unter Sorge, G.) Hundeschlittenreise nach Eismitte gesehen, daß die Ausrüstung von Eismitte nicht dem Mindestprogramm entsprach . . .“ Man muß leider sagen: Soviel Sätze, soviel Irrtümer! Weder waren 3500 kg hineingelangt, sondern 3206 kg, also ein Irrtum Prof. K. Wegeners um mehr als 2 Schlittenlasten, noch gab es jemals ein Mindestprogramm, außer den von Alfred Wegener selbst knapp berechneten 4408 kg nur für Proviant und Petroleum, worüber er mir am 13. 3. 30 kurz vor der Ausreise als Schluß einer eingehenden Erörterung des voraussichtlichen Brennstoff-Verbrauches, den sein technischer Mitarbeiter Dr.-Ing. Hansen erheblich höher taxiert hatte, schrieb: „Wir müssen unbedingt an u n s e r e r (niedrigeren, G.) Gewichts-berechnung festhalten. Die Petroleumzahlen von Hansen werden wir schaffen, wenn die Propellerschlitten gehen. Hansens Zahlen für die Dochtbrenner (für EM) sind auch noch größer als unsere, weil H. ein Vorsichtskommissar ist . . .“ Eine Aufgliederung dieser sagenhaften 3500 kg für 2 Überwinterer wurde in „Wiss. Ergebn.“ Bd. I 1933 S. 14 vom Herausgeber ohne Quellenangabe veröffentlicht und muß daher außer Betracht bleiben, allein schon deswegen, weil A. Wegener während der ganzen Vorbereitung der Hauptexpedition stets mit drei Überwinterern in Eismitte rechnete (1 Meteorologe, 1 Glaziologe, 1 Techniker als Funker und für dort überwinternden Motorschlitten). Erst am 6. 9. 1930, also in Grönland selbst wurde mit Rücksicht auf die Verzögerung der Nachschubreisen ins Innere von A. Wegener der Techniker gestrichen (B. 250, Tgb. 167). Ebenso geht ja aus den im folgenden veröffentlichten Berichten an Wegener

*) Typische constructio ex post: A. Wegener hatte selbst (S. 60) Schlittenreisen bis Anfang November vorgesehen. Auch er wurde durch den Wetterumschlag am 30. 9. 1930 völlig überrascht. Siehe F. Loewe, A. W's. letzte Schlittenreise, „Polarforschung“ 1956, S. 7!

hervor, daß dieser nicht erst „nach Aufbruch der dritten Hundeschlittenreise“ gesehen habe, daß die Ausrüstung von EM noch unzureichend war. Ebensovienig konnte „Georgi bei seinen Dispositionen damit gerechnet“ haben, daß die PS kämen, da er, wie oben dargelegt, mit seiner ersten Reise gerade überhaupt nur den notwendigsten Lebens- und Arbeitsbedarf für die ersten Wochen der neuen Zentralen Firnstation mitzunehmen imstande war und alle weitere Ausrüstung für Herbst und Winter 1930, wie für das Frühjahr 1931 nur von der großen Basis im Westen aus gesteuert werden konnte je nach der Möglichkeit, die die Hunde- und Propellerschlitten eröffnen würden. Diese Steuerung hatte aber der Expeditionsleiter selbst jederzeit in der Hand, siehe z. B. seinen Eingriff bei der Abreise von E. Sorge am 30. 8. 30 von „Start“, Tgb. 158, B. 243: Von den PS aus „sahen wir weit vor uns die Hundeschlitten schwimmen, . . . zusammen 12 Schlitten, die dritte große Schlittenreise nach dem Inneren. Jetzt sollen übrigens 2 Grönländer mit 5 Hunden zurückbleiben. Sorges Bestreben, die Schlittenabteilung so stark wie möglich zu machen, geht zu weit, wenn er alle Hunde mitnehmen will . . .“, woraufhin ein Teil von Sorges Nutzlast auf die PS übergeladen wird, siehe den Bericht Dr. Sorges oben S. 93.

Man erkennt, daß die Tendenz des Buches von 1960, Wegeners letzte Reise auf unrichtige Dispositionen des Leiters von „Eismitte“ zurückzuführen, bereits von Prof. K. Wegener in seiner „Geschichte der Expedition von 1933“ vorweggenommen ist, freilich ebenso wenig begründet, sondern rein gefühlsmäßig in dem Sinne, daß Fehler nur von Wegeners Kameraden begangen werden konnten. Daher hat bereits damals Dr. Ernst Sorge eine 65seitige Berichtigung dieser „Geschichte der Expedition“ angefertigt, die von Herrn Professor Dr. E. Kohlschütter, dem Leiter des Preuß. Geodätischen Institutes Potsdam und Mitglied des Redaktions-Komités des Wissenschaftlichen Werkes, durchgesehen und gebilligt worden ist. Der Präsident der Notgemeinschaft der Deutschen Wissenschaft Staatsminister a. D. Dr. F. Schmidt-Ott hatte die Zusage gegeben, daß diese Berichtigung am Schlusse des Wissenschaftlichen Werkes veröffentlicht werden solle. Da aber der letzte Band erst 1940 während des 2. Weltkrieges erschien, lange nachdem Exz. Schmidt-Ott die Leitung niedergelegt hatte, ist leider die Veröffentlichung unterblieben. Sie wird daher, zusammen mit der wortgetreuen Abschrift von Alfred Wegeners Tagebuch von 1931, bei der Deutschen Bücherei hinterlegt werden.

Die Tendenz, die Besetzung von Eismitte schlechter Dispositionen zu überführen, ist in besonders interessanter Weise aus einer, in Band VII von 1940 des Wiss. Werkes von Prof. K. Wegener veröffentlichten „Berichtigung“ erkennbar. Schon auf S. 83 war erwähnt worden, daß der „Ankläger“, der 1934 die Eismitte-Besetzung öffentlich beschuldigt hatte, den Tod Alfred Wegeners verursacht zu haben, als Grund unserer angeblich gegen Wegeners Anweisungen durchgeführten Dispositionen vor Gericht erklärt hatte, als „Meßgeräte in überflüssigen Mengen“ hätten wir Foto- und Filmgerät mitgenommen. Prof. K. Wegener hatte in der „Geschichte der Expedition“ S. 38 Z. 26 geschrieben, wie schon oben zitiert, die Ausrüstung sei unzulänglich gewesen, „obgleich im ganzen nun 3500 kg nach oben gekommen waren.“ Im Bd. VII, Leipzig 1940, finden wir auf S. 73 unter „Berichtigungen“: „Bd. I S. 38 Zeile 26 lies: 3500 kg einschließlich Kino- und Photographengerät“. Hier wird ein Zusammenhang offenbar, der besser im Verborgenen geblieben wäre.

(c) Wegener war über jedes, nach Eismitte gebrachte Kilogramm genauestens unterrichtet

1. Zu dem Besuch Wegeners am 14. 7. auf Scheideck (oben [a] Ziff. 6) ist als kennzeichnend für die übermäßige Belastung des Expeditionsleiters nachzutragen, daß in der Tat Wegener die oben auf Scheideck mit ihm durchgesprochene, ihm dann zur zweckmäßigsten Regelung des weiteren Nachschubs übergebene Liste meiner, zur ersten Reise mitgenommenen Ausrüstungs-Stücke zunächst ganz vergessen hatte, was ja auch nicht Wunder nimmt, wenn man die nicht weniger als

50 Zeilen überblickt, in denen er am 15. 7. seine Arbeiten vom 13. bis 15. niedergelegt hatte. In „E. vgr.“ 1933, 37 Anm. hieß es, „daß er erst durch meinen Brief vom 14. 9. aus Eismitte daran erinnert wurde, eine vollständige Packliste meiner Reise erhalten zu haben, die sich freilich sogleich wieder fand . . .“; wieder eine Mahnung, auch in Wegeners Tagebuch mit der Möglichkeit von Irrtümern zu rechnen. Wie sollte er auch überall dort, wo er, jede Ruhepause unterwegs oder an Bord ausnutzend, seine Gedanken und Erinnerungen im Tagebuch als Unterlage für den späteren Expeditionsbericht rasch fixierte, alle Listen, Briefe usw. im Kopf oder bei der Hand gehabt haben.

2. Der Katechet Moses Hendriksen aus Uvkusigsat brachte, vom 2. Zeltlager unserer 1. Reise 45 km östlich Scheideck zurückkehrend, folgenden hier erstmals nach der Durchschrift veröffentlichten Bericht, der bereits in (a) Ziffer 8 (Tgb. 101, B —) erwähnt wurde.

Zeltlager 2, 45,0 km E von Scheideck, 17. 7. 30.

„Lieber Wegener!

Reisten Di. 15. 13h mit 12 Schlitten und leichter Last von Scheideck, nachdem wir Vorm. die von den Pferden herangebrachten Sachen geholt hatten. Verhältnisse auf der Steilstrecke und dem Gletscherquergang für Hundeschlitten äußerst ungünstig! Nahmen Rest des 5 km Depots mit; bei prächtigem Wetter 19h Depot B' (25 km. G.) — 16. Vorm. lange Aussprache durch Vermittlung des Katecheten, dann Heraussuchen der mitzunehmenden Kisten. Versuch mit Schlitten-Segel, die daraufhin im Depot belassen. Wiegen meiner Instr.- u. Ausrüstungskisten. Jonathan entdeckt das Depot B von 1929, Katechet läuft auf Schi hin, später fährt Johann D. mit Loewe und holt das Depot heran. L. mißt Auftragsstange, findet Schneehorizont nicht. Lage etwa 3 km nördlich des neuen Dep. B.' — Nachdem festgestellt wurde, daß für 1 Fütterung Hellefisk etwa das gleiche Gewicht wie mit HP (Hundepemikan) gebraucht wird (55 kg), nehmen wir auf Wunsch der Grönländer 300 kg Hellefisk mit und lassen statt dessen 7 Kisten HP zurück. Im Depot B' liegen etwa 23 Kisten HP, 2 rote S (Schlitten-Proviantkisten, G.), 2 rote W (Winter-Proviantkisten), 1 Krafftutter, 1 weiße S, 6 gr. Dunke (Kannen) Petroleum, aus einer wurden 6 l entnommen; 3 kl. Dunke von 1929, Inhalt Benzin? 1 Pack große Wegzeichen, 2 Schistöcke, 1 Pack Schlittensegel. Zahlen der Kisten nur ungefähr. — Unsere Last für die Reise erwies sich (A) als zu groß. Ich ließ daher 3 schwere Instr.-Kisten (Werkzeug Z 9, 1 Kiste CaH₂ (Nr. Z 13 oder 14) 1 Kiste Kinofilm Z 22, zus. 140 kg) zurück für 2. Reise oder Prop.Schl. Diese 3 Kisten stehen abgesondert. Außerdem bringt Katechet, der heute mit Bernhard zurückfährt, 1 Kiste Pilotballone und 1 Holzapfel-Kiste nach Scheideck zurück, die irrtümlich hierher gelangt waren. B = nunmehrige Last:

| | Ausrüst. | ZFSt | Reiseprov | Prov. f. | ZFSt | Markier | Zeugsäcke, Schi usw. | |
|---|----------|------|-----------|----------|------|---------|-------------------------|--------|
| A | 940 | | 1850 | 350 | | 120 | 280 | = 3590 |
| B | 800 | | 1850 | 250 | | 120 | 280 | = 3300 |

Für ZFSt 2 rote W, 1 rote S, 2 gr. Dk. Petroleum. Für Depot 200 km 1 rote P (weiße P nicht vorh.) Nach obigen Ziffern pro Schlitten 300 kg, bzw. bei 89 Hunden auf jeden Hund 37 kg. Haben Tabelle entworfen, wieviel daraufhin jeder Schlitten für seine Anzahl Hunde laden muß. Natürlich nahm es viel Zeit in Anspruch, diese Verteilung den Grönl. klar zu machen. Eine Liste des mitgenommenen Reiseproviantes folgt noch. — Bei Erörterung der Frage, welcher Grönl. mit dem Katecheten zurückgehen sollte, meldet sich Bernhard. Er will sofort zurück mit seinen 8 Hunden, will Haus bauen. Dafür soll Martin Schade weiter mitgehen. Nach langer Debatte läßt B. sich bewegen, nur 4 Hunde mitzunehmen, die anderen 4 uns zu leihen unter der Bedingung, daß sie von Hans Andreasen und Joh. Abrahamsen bei deren Rückkehr nach Ikerasak mitgebracht werden.

Reisten weiter 16. 7. 17.15 h. Neblich, leichter, dann zunehmender und mit Pausen den Tag und die folgende Nacht anhaltender R e g e n. Schnee sehr weich, schwere Bahn, machen in 7 Std. nur 20 km, alles naß. Folge der Aussprache: Während gestern wir Drei (Deutsche) ganz am Schluß der Kolonne fuhren, ließen die Grönl. uns heute planmäßig nach vorn; großen Teil des Wegs führten Loewe und ich. (Klage über schlechte Taschenkompass). Der von uns erbetene Fluidkompaß (Flugzeugk.) würde gestern unschätzbar gewesen sein. Weiken fuhr vorgestern und gestern mit dem Katecheten zusammen, hat sich offenbar gut eingewöhnt, wird von heute ab allein fahren.

17. 7. anhaltend starker Regen bis kurz vor Mittag. Schnee tief aufgeweicht werden höchsten 20 km machen können. Immerhin wird Loewe die Rückreise wohl in 4 Tagen machen und kann ev. schon nach 13 Tagen, d. h. am 30., in Scheideck zurück sein (tatsächlich schon am 26. 7., G.) Wir alle machen den Vorschlag, die 2. Loewe-Schlittenreise so zusammzusetzen, daß ev. a l l e daran beteiligten Grönl. auch bis 400 km durchgehen, weil voraussichtlich mehrere, wenn nicht alle unserer 400 km-Grönl. nach Rückkehr zum 200 km-Depot vorübergehend ausscheiden wollen. „Detlev dansemik Uvkusigsat“ (d. h. in Pidgin-Grönländisch: Detlev will in Uv. zum Tanz gehen, G.) Die 2. Tour bis 400 möchte Loewe gern führen, Weiken ist einverstanden, näheres durch L. mündlich (Loewe sollte in 200 km umkehren, G.)

Schwarze Flaggen gut sichtbar, aber zu groß, zu großer Winddruck. Gestern versuchsweise auf $\frac{1}{2}$ verkürzt. Große Zeichen: (an Skizze: Ungeeignet verarbeitet, provisorische Abhilfe, G.) — Depot B' (25 km) noch von hier aus von Weiken soeben im Glas gesehen. Liegt also von beiden Seiten des Wegs ausgezeichnet zu sehen. — Haben für Reise 23 Kisten HP. 300 kg Hellefisk. 10 S, 9 kl. Dk. Petr.; für 200 km-Depot 1 P; für ZFSt 2 rote W, 1 rote S, 2 gr. Dk. Petr. — Alles wohl, grüßen Sie und alle Kameraden. Loewe Weiken Georgi

Nachschrift: Wir verdanken dem Katecheten außerordentlich viel für sein umsichtiges Verdolmetschen, Vermittlung und Hilfe. Bitte finden Sie einen Weg, um ihm irgend einen besonderen Gefallen zu erweisen. Ich weiß nicht, wie wir bei dieser großen Organisation uns ohne ihn hätten verständigen sollen. — Hundeliste auf dem Umschlag. G.

3. Aus 200 km, wo Dr. Loewe am 24. 7. 30 mit 5 Grönländern planmäßig umkehrte, übergab er am 27. 7. (Tgb. 108, B. 230) Wegener diesen Bericht:

„Station 200 km, Do. 24. 7. 30.

Lieber Wegener! Erreichten am 22. Abends in 8 Tagemärschen bei z. T. ungewöhnlich günstigem Wetter 200 km, Breite nach Weiken $71^{\circ}06'$, also ca. 23 km südlich des Umkehrlagers 1929, mit 90 Hunden, davon 4 schlecht, von denen 1 (Bernhard Olsen) gestern getötet werden mußte. Wir alle sind in bestem Stand. — Wie Loewe Ihnen mündlich näher berichtet wird, kam 22. Abds. Detlev als Sprecher der Grönl. u. erklärte, alle Inuit wollten morgen zum Nunatak (Scheideck) zurückkehren. Hunde seien ajropok (schlecht), Menschen könnten keine Luft bekommen (Seehöhe 2500 m, G.) und kämen außer Atem. Lange Verhandlung im Plenum ergebnislos. Vorschlag später Joh. Abrahamsen und Hans Andreasen von Ikerasak, und Johann Davidson besondere Bezahlung für Strecke 200—400 km, da wir aus Gesprächen der Grönl. verstanden hatten, sie hielten die vereinbarte Hundemiete für die jetzige Abnutzung zu gering. Anbot schriftlich Extra-Bezahlung für 200—400 km: je Mann 25 Kr., je Hund 3 Kr. Bitte um Ihr Einverständnis.“ — (Auch gegen nochmalige Rückkehr nach 400 km haben Grönl. Bedenken, wir versuchen eine befriedigende Regelung zu vereinbaren.) „Nachdem noch klar gemacht war, daß, wenn alle Grönländer sofort zurückkehrten, Loewe und Weiken mit mir nach 400 km weitergehen würden (d. h., daß sie dann für die Rückkehr keinen von uns als Führer gehabt hätten, G.), erklärten sich Joh. Abrahamsen, Joh. Davidson und Hans Andreasen bereit bis 400 km mitzukommen; am 23. gelang es noch, als 6. Mann, der wegen des Gesamtgewichts nötig, Karl Willumsen zu gewinnen. Diese 4 wurden aus mitgenommenen Sachen ausgestattet. — Bauten Thermometerhütte

zugleich als (geodätische) Warte auf, packten Kisten um und wachsten (L) Schlitten der 400-Abteilung, maßen (W) Breite und Länge. Loewe kehrt heute zurück, dürfte also am 28. dort eintreffen. Weiken und ich reisen heute weiter mit den genannten 4 Grönländern, 6 Schlitten, 54 Hunden (worüber nähere Angaben gemacht werden, G.), und folgenden Gewichten: 3 S für Reise bis 400 u. zurück bis 200 km: 150 kg; 12 HP; 180; Hellefisk: 56; 3 kl. Dk. Petrol.: 18; Ausrüstung ZFSt.: 600; Proviant ZFSt.: 150; Zelte usw. der Reise-Abt.: 100; Markierung: 60, zus. 1623 kg. Das sind 264 kg je Schlitten, 30 kg je Hund, mit denen wir auch bei schlechtem Schnee in 10 Tagen nach 400 zu kommen hoffen. — Reduzierte durch Zurücklassen mehrerer Kisten weiter die Gewichte für ZFSt:

| | Ausrüstung ZFSt | Proviant ZFSt |
|---------------|-----------------|-------------------------|
| von Scheideck | 940 | 350 = 3 W, 1 S, 3 Petr. |
| „ Depot F' | 800 | 250 = 2 W, 1 S, 2 Petr. |
| „ 200 km | 600 | 150 = 1 W, 1 S, 1 Petr. |

Loewe hat Liste der zurückgelassenen und mit nächster Reise zu bringenden Kisten bei Depot B und 200 km. (Es folgen noch einzelne Wünsche, u. a.): Für 200 km sehr erwünscht: kleines Zelt, Benzin-Primus, 1 kl. Dunk Benzin.

Weiken kann frühestens am 11. oder 12. 8. dort zurückerwartet werden, Alles wohl, Ihnen und allen Kameraden herzliche Grüße. Georgi
(war schon 6. 8. zurück, G.)

4. Von 400 km, von wo Dr. Weiken am 1. 8. mit allen 4 Grönländern wieder zurückreiste, überbrachte er Wegener folgenden Bericht:

Zentrale Firnstation 71° 11' N, ca. 40° W, ca. 3000 m, 31. 7. 30

Lieber Wegener!

Ankamen hier 400 km gestern 30. 7. 18h Abends, in 7 Tagen vom Lager u. Depot 200 km, Marschleistung 20, 30, 30, 30, 25, 30, 30 = 195 km, da infolge Eis- und Schneeansatzes an den Hodometern nach geringster Schätzung Lager 200 bereits bei 205 km liegt. Unsere jetzige Station liegt auf einer für das Auge horizontalen Ebene, und bereits ca. 10 km östlich einer scheinbaren Wasserscheide (der W.?) (was heißen will, ob wir uns bereits auf der allgemeinen Eisscheide befinden; die geodätischen Messungen der französischen Expeditionen 1949—51 haben ergeben, daß die Firnfläche nach E noch schwach ansteigt, siehe die Karte in „E. vgr.“ 1955, 1957, G.), so daß das Weitergehen nach E meteorologisch u. bzgl. der Transporte zwecklos, wenn auch leicht ausführbar. (Es folgt Schilderung von Reise, Wetter, großem Schlafbedürfnis, stärkerer nötiger Hundefütterung usw. G.)

„Haben heute Thermometerhütte (ohne Gestell) zusammgebaut, Thermometer, Thermohygrographen und Sonnenschein-Schreiber aufgestellt. Regelmäßige Termin-Beobachtungen beginnen morgen 1. 8. 08 h. Das Quecksilber-Barometer hat auch diese Reise überstanden, funktioniert, nachdem heute Füllung verringert und Gefäß gereinigt. —

Habe hier an Lebensmitteln 1 rote W, 1 rote S, 1 Dk. Petrol. 40 ltr. Ferner bleibt ein Depot für Loewe von 1 schwarzer S, 3 HP, nachdem Weiken mit 2 HP und 1 S morgen früh abgereist sein wird. Behalte außerdem von Weiken einen 7 ltr-Dk. Petrol. für mich. Dieser Bestand reicht, wenn nötig, unbedingt 2 Monate, d. h. wenn auf Heizung des Zeltens verzichte. (Es folgen Angaben über Temperaturmessung in Firn-Aufgrabung und über die unterwegs für Dr. Loewe ausgeführten Messungen der Schnee-Dichte.) Wesentliches Ergebnis der Route: Bis hierher sehr harte Schneewehen, nur mühsam mit Stock zu durchstoßen, mit wenigen cm Neuschnee bedeckt. In ca. 25 cm Tiefe beginnt körniger, lockerer Firn, der sich schon nicht mehr in Blöcke schneiden läßt, Richtung der Schneewehen — wegen Neuschnees unsicher — anscheinend SE und SW.

Habe jedem der Grönländer einen Zettel mit Abrechnung über Sondervergütung 200—400 km lt. letztem Bericht ausgehändigt, für 4 Mann und 41 Hunde 223 Kr. Infolge der Sprachschwierigkeiten konnte bei Lager 200 nicht klargestellt werden,

daß die 3 Kr. für fremde Hunde deren Besitzern zustehen sollten. Bitte daher in Ansehung der schwierigen Umstände den 4 Mann die angegebenen Beträge auszahlen, und außerdem der guten Stimmung u. künftigen Unterstützung halber auch den Besitzern der Leihhunde die 3 Kr. bezahlen zu wollen (folgt Liste) . . .

Verzeihen Sie Belästigung durch persönliche Wünsche und schlechte Schrift, schreibe nachts bei -11° im Zelt, halb im Schlafsack liegend. Sehr gespannt, von Loewe über Propellerschlitten und andere Arbeiten, und über alle Kameraden zu hören, besonders (über das Ergehen von) Jon, oder Sie demnächst hier anbrausen zu sehen. Inzwischen Ihnen und allen Kameraden die herzlichsten Grüße und besten Wünsche für alle Arbeiten,
Ihr J. Georgi.

Die hier aus Platzmangel nicht wiedergegebenen zwei Drittel des Berichtes enthalten Reise-Erfahrungen bzgl. der Ernährung (Trockenfisch, grönl. Kulugkat, dän. Recklinger besonders wertvoll für Menschen), der Anbringung und Verbesserung des Wegemessers (Hodometer), übermäßige Beanspruchung und Abnutzung der Nansenschlitten, gute Erfahrung mit in Hamburg gebautem Schlitten mit Hickory-Schi; Liste der den Grönländern aus unseren Zeugsäcken geliehenen Kleidungsstücke; Vorschlag an meinen speziellen Kollegen Dr. H. als Meteorologen der Weststation für gleichartige Ausführung von Messungen der Sonnen- und Himmelsstrahlung; kleine persönliche Wünsche usw.

5. Als Dr. Loewe am 25. 8. 30 von seiner 2. Versorgungsreise für Eismitte zurückkehrte, brachte er wiederum einen ausführlichen Bericht von mir für Wegener mit (Tgb. 153, B —), von dessen Abdruck hier abgesehen wird, weil er zur Hauptsache meteorologische Beobachtungen und Meßwerte enthält, an denen Wegener besonders interessiert war. Schließlic hatte sich ja das Klima in der Mitte Grönlands als völlig anders gezeigt, als es Wegener auf Grund seiner und anderer früheren Durchquerungen erwartete.

6. Dr. Ernst Sorge war bis zu seiner Abreise mit der 3. Versorgungsreise nach Eismitte am 29. 8. häufig mit Wegener zusammen, der ja durch Augenschein, wie durch die mitgeteilten Berichte über alle Einzelheiten der Station Eismitte und ihrer Versorgung unterrichtet war. Sorge hatte, ebenso wie ich früher, seit längerer Zeit seine Ausrüstung gepackt, worüber er in einem eigenen Kapitel aus seinem Reisetagebuch in „E. vgr.“ 1933, 80 berichtet: „20. 8. Hundegeschirre genäht, 21. 8.: 200 Sprengkapseln in schwarze Kiste eingepackt; Aufschrift: Navianarpok (= gefährlich). Mit Handschlitten gehe ich hinab bis zum „toten Pferd“ und hole dort 4 Firnhausteile für die Zentralstation (zusammen 55—60 kg). 25. 8.: Abends kommt Wegener von einer langen Fahrt mit der „Krabbe“ zurück und steigt zu uns nach Scheideck auf. Viel mit Wegener besprochen. 27. 8.: . . . Ich packe Sachen für Vigfus' Pferde: Sprengstoff, Firnhausteile, Ofen für Zentral, Lampe für Zentral, Hundepemmikan, eine schwarze Schlittenkiste, 2 Fässer Hellefiske-Köpfe (von Heilbutt als Hundefutter). Dann hinab nach Kamarujuk. Unten wieder viel gepackt; dann Heu (Pferdefutter) unter die Persennige sammeln, — die reinste Landwirtschaft. Dann weiter Sachen eingepackt für Zentral. Lange mit Wegener gesprochen. Ich rechnete Wegener vor, daß mit drei Hundeschlittenreisen unmöglich das ganze Gepäck von 12 km nach der Zentralstation gebracht werden kann, sondern nur mit Hilfe der Propellerschlitten oder einer weiteren Hundeschlittenreise. Wegener beruhigte mich damit, daß er sagte: „Wenn die Propellerschlitten versagen, dann machen wir einfach noch eine und noch eine Hundeschlittenreise. Wir geben den Grönländern das Reisen in Regie. Die Grönländer können ja allein fahren ⁴⁾. Alle 100 km wird ein Zelt aufgeschlagen und ein Nahrungsmittel- und Brennstoffdepot niedergelegt. Dann kriegen Sie alles nach Eismitte hinein, was Sie wollen.“ Ich sagte ihm, daß ich aber zur Sicherheit meine Hundeschlittenreise mit möglichst

⁴⁾ Diese, zunächst erstaunlich klingende Äußerung Wegeners wird bestätigt durch seine eigene Aufzeichnung vom 27. 8. (Tgb. 155, B. —): Loewe „meint, unser Erfolg bei den Grönländern beruhe auf den schwarzen Fähnchen, und es wäre jetzt möglich, eine Grönländer-Gruppe auch ohne uns hineinzusenden. Ad Notam für nächstes Jahr und eventuell auch für dieses.“

vielen Schlitten machen möchte. Er war darüber sehr erfreut. Dann gab ich ihm an, was ich vor allem mitnehmen wollte, nämlich außer Proviant und Brennstoff noch die Sprengkapselkiste für die Eisdickenmessungen, die ich niemandem zum Transport nach der Zentralstation übergeben wolle, und die beiden Seismographen, weil die Erschütterungen auf Propellerschlitten größer als auf Hundeschlitten sind. Er stimmte dem zu, äußerte aber dabei, daß ich vor allem recht viel Proviant und Petroleum mitnehmen möchte.“

Als Sorges Schlittenreise gerade bei 12 km war, dem als Startplatz der Motorschlitten ausersehenen Depot, kamen diese soeben mit Wegener an Bord an. Sorge berichtet weiter: „Zeltlager nebeneinander. Besprechungen mit Wegener. Ich muß zwei Hundeschlitten zurücklassen für (die Sicherung der) Propellerschlitten. Wir verteilen das Depot auf zwei Reisen. Ich nahm den einen langen Firnhausteil (weil er nicht in Propellerschlitten ging), Sprengkapseln, Seismographen, Petroleum, Proviant; die Propellerschlitten nahmen das Firnhaus, Petroleum, Georgis Weihnachtskiste und alles von Hunden leicht Frößbare (zwei Rucksäcke mit Lederriemen, mit der Apotheke und Schreibpapier).“

7. Wegeners eigene Einstellung in jenen Tagen wird ja am besten beleuchtet durch seine begeisterte Eintragung (Tgb. 159, B. 243) vom 30. 8., die bereits auf S. 81, und zwar in der originalen Form wiedergegeben worden ist und schließt: „Ja, das Problem ist restlos gelöst, und zwar auch dann, wenn wir etwa doch noch Unglück mit unseren Kamusuit (Propellerschlitten auf grönländisch) haben sollten.“ Diese Eintragung stimmt durchaus zu der oben wiedergegebenen Unterhaltung Wegeners mit Sorge.

8. Wie optimistisch Wegener damals die Möglichkeiten zur ausreichenden, planmäßigen Versorgung von Eismitte beurteilte, geht aus seiner Eintragung vom 27. August hervor (Tgb. 154, B. —); Ich besprach . . . „während Weiken . . . als erfahrener Mann wegen der zu erwartenden tiefen Temperaturen lieber mit Loewe zusammen noch eine wissenschaftliche Hundeschlittenreise machen soll, vielleicht zur Feststellung der weiteren vorjährigen Stationen über ‚Abschied‘ hinaus“. Diese Notiz findet sich auf dem gleichen Blatt, auf dem W. zu Loewes Ansicht, die Grönländer könnten auch ohne Expeditionsmitglieder allein ins Innere reisen, vermerkte: „Ad notam für nächstes Jahr und eventuell auch für dieses.“

Und noch am 1. September nach dem mißglückten Versuch mit den Propellerschlitten bis 200 km vorzustößen, zeigt Wegeners Aufzeichnung (Tgb. 164, B. 245) nichts von Panik-Stimmung. Sein erster Gedanke ist, er könne nun möglicherweise nicht rechtzeitig wieder nach Kamarujuk zurückkommen, um die mit „Disko“ erwarteten Besucher, darunter den Direktor der dänischen Grönland-Verwaltung (späteren Grönland-Minister) einzuladen und zu betreuen. Nachdem er ausgerechnet hat, daß es „der 1. Oktober wird, bis alles hineingeschafft ist“, fährt er fort: „Wir werden daher gut tun; 1. bei der Auswahl der Nutzlast zuerst das für den Winter Nötige mitzunehmen, erst später das weniger Nötige.“

Mit allem Nachdruck müssen besonders diejenigen, die — wenn auch ohne jede sachliche Begründung — der Eismitte-Besatzung vorwerfen, sie hätte bei der Vorbereitung ihrer Ausrüstung im Juni und Juli 1930 „das Wichtigste für die Überwinterung nicht zuerst hineinbringen lassen“ (Buch 1960 S. 253), auf diese Tagebuchnotiz Wegeners hingewiesen werden. Sogar jetzt, am 1. September, schreibt er nicht etwa: Von jetzt ab darf kein Kilogramm mehr hineingeschafft werden außer Winterproviant und Petroleum, sondern: „Wir werden daher gut tun . . .!“

„(2) . . . müssen wir wohl die (am 27. 8. erörterte, G.) Hundeschlittenreise Weiken-Loewe ihres rein wissenschaftlichen Charakters entkleiden und so aufziehen, daß sie jedenfalls imstande ist, noch einen Beitrag zu den Transporten zu liefern (vielleicht kleiner Transport bis 200 km).“ Wegener hat also an diesem 1. September die sichere Überzeugung, durch die damals vorgesehenen Hunde- und Motorschlittenreisen nicht nur das für den Winter Nötigste, sondern auch bei späteren Fahrten das für den Winter weniger Nötige hineinzubringen. Es muß jedem

Leser, der sich die Fähigkeit zu objektiver Beurteilung erhalten hat, überlassen bleiben, ob es fair ist, Wegeners Kameraden, die schon Monate zuvor, obendrein mit seinem Einverständnis und in starkem Verantwortungsgefühl ihm und der ganzen Expedition gegenüber ihre Ausrüstung gepackt hatten, hinterher, noch im Jahre 1960, derart schwerwiegende Vorwürfe zu machen; es erscheint auch nicht fair Wegener selbst gegenüber, solche Vorwürfe auf spätere, allgemeine und niemals substantiierte Tagebuchnotizen in einer, auch ihn völlig überraschenden Engpaß-Situation zu stützen, wobei selbst ein so erfahrener Mann wie er schließlich einmal die Nerven verlor.

9. Wenn durch einen bisher nur in „E. vgr.“ ab 5. Aufl. im Auszug abgedruckten, von mir am 14. 9. 30 mit den rückkehrenden Kameraden der Sorgeschen Schlittenreise an Wegener übersandten Brief darauf hingewiesen wird, daß man die tragische Verkettung vom Spätherbst 1930 billigerweise auch einmal aus dem Gesichtswinkel von Eismitte ansehen müsse, so soll — nicht zum ersten, aber vielleicht nun zum letzten Male — im Namen Alfred Wegeners selbst gegen jene gefühlsmäßige Umdeutung Einspruch erhoben werden, wonach Wegener seine letzte Versorgungsreise nach Eismitte unternahm, um seine beiden Kameraden in Eismitte zu retten, ja daß er dafür in den sicheren Tod gegangen sei. Leider klang dieser nur zu verständliche, aber trotzdem falsche Ton schon in den meisten, öffentlichen Äußerungen nach dem Bekanntwerden von Wegeners Tod an, und es ist nur ein Schritt bis zu der öffentlichen Anklage von 1934 (siehe S. 83): „Auseinandersetzung Wegener — Sorge! Hinter diesen Worten steht schon eine Todesgewißheit.“

Welch unersetzlichen Verlust Wegeners Tod bedeutete, glauben diejenigen abschätzen zu können, die zugleich seine Bedeutung als Forscher hohen Grades erkannten, wie sie gewürdigt waren, ihm auch menschlich eng verbunden zu sein; dementsprechend groß war und ist ihre Trauer. Aber keine noch so verständliche Trauer darf dazu führen, die Akzente willkürlich zu verschieben. Man vergleiche Dr. Loewes in ihrer Schlichtheit dramatische Schilderung seiner Hineinreise mit Wegener im Oktober 1930 mit dem dauernd wechselnden Abwägen; Weitergehen oder Umkehren, — wobei Wegener sogar entschlossen war, mit Loewe zusammen in Eismitte die Überwinterung zu versuchen, falls Dr. Sorge und ich uns dies angesichts der geringen Vorräte etwa nicht zutrauen sollten.⁵⁾

Tatsächlich hat Wegener ja das, was ihm Eismitte bedeutete und wofür ihm kein Einsatz zu groß war, an mehreren Stellen seines Tagebuches klar ausgesprochen, so am 9. 8. (Tgb. 121, B. 235): „Nur durch sie (die PS) ist es möglich zu verhindern, daß die 3. Hundeschlittenreise nur ein Depot (in 400 km, G.) auslegt und Georgi wieder zurückbringen muß, oder mit anderen Worten, daß der Hauptzweck der Unternehmung, die zentrale Firn-Winter-Station, als Winterstation ins Wasser fällt.“ Oder am 6. 9. (Tgb. 177/250): „Ja, nun ist wirklich die Frage brennend, ob Georgi und Sorge den Winter über die Station halten können, oder ob sie mit dieser letzten Hundeschlittenreise zurückgenommen werden müssen. Wir können doch nicht die ganze Besatzung der Station (Eismitte) zurücknehmen. Das wäre doch für das ganze Programm eine Katastrophe . . . gegen völliges Mißlingen sichern . . .“

Es handelt sich also ganz klar für Wegener in erster Linie um das Durchhalten der Winterstation im Inneren als wichtigen Teil seines ganzen Expeditionsplanes. Überhaupt muß darauf hingewiesen werden, daß es ihm stets in erster Linie um die wissenschaftlichen Aufgaben ging, denen er die persönlichen Fragen sogar mit ent-

⁵⁾ „Letzte Grönlandfahrt“ 1933, 162; Bericht Dr. Loewes: „Wir sprachen oft davon, ob Sorge und Georgi wohl ‚Eismitte‘ verlassen würden. Wegener hoffte, sie würden es nicht tun, während ich glaubte, daß sie der brieflichen Mitteilung entsprechend auch dann abmarschieren würden, wenn sich inzwischen die Möglichkeit des Verbleibens herausgestellt hätte. Wegener wünschte, daß Georgi und Sorge sich, auch wenn wir sie beim Rückmarsch träfen, zur Umkehr entschließen möchten (also auch ohne zusätzlichen Nachschub, G.), damit er zu den Arbeiten an der Weststation zurückkehren könne. Anderenfalls wollte er selbst mit mir dort die Überwinterung versuchen . . .“

schiedener Härte unterzuordnen im Stande war: Dr. Sorge und ich legten bei der Ausrüstung der Haupt-Expedition sehr großen Wert auf eine wenn auch schwache Funk-Sendestation, um mit Wegener an der Weststation auch während des Winters in Verbindung bleiben zu können und waren sogar ärgerlich darüber, daß W. diese Frage nach unserem Gefühl zu nebensächlich behandelte. Aber er erklärte uns mit großem Ernst, er habe starke Bedenken gegen diesen Sender. Selbst wenn wir im Winter etwa den dringendsten Hilferuf an ihn richteten, so könne und dürfe er uns keine Hilfs-Expedition senden, weil er es nicht verantworten könne, um einem oder zwei Kameraden Hilfe zu bringen, das Leben einer noch größeren Zahl von Kameraden aufs Spiel zu setzen. Wir mußten uns darüber klar sein, daß wir mit allen in Eismitte etwa auftretenden Schwierigkeiten, sei es was es wolle, allein und ohne Hilfe durch ihn fertig werden müßten. Er nannte dabei eine Anzahl von Expeditionen, wobei die Rettungsmannschaften selbst Verluste hatten, und sprach sich ungewöhnlich scharf gegen die betreffenden Expeditionsleiter aus. Wir erkannten, daß er, wahrscheinlich durch seine Erlebnisse auf der „Danmark“-Expedition 1906/08 beeinflußt, mit sich selbst lange gekämpft hatte, bis er diese zwar harte, aber wohl richtige Einstellung gewinnen konnte. ⁶⁾

10. Die zurückkehrenden Kameraden von Sorges Reise brachten Wegener 2 Briefe, den mehrfach abgedruckten Brief über den in Eismitte noch fehlenden Winterbedarf („Letzte Grönlandfahrt“ 1933, 95 ff. Inhaltsangabe; Wiss. Werk, Bd. I 1933, 38/39, „E. vgr.“ 1933, 86/87), und den hier folgenden Brief; beide erhielt Wegener am 21. 9. unmittelbar nach seinem Abmarsch mit Loewe und 12 Grönländern, so daß einige der von uns erbetenen Gegenstände noch mitgenommen werden konnten. Der folgende Brief schildert anschaulich die angeblich zu reichliche wissenschaftliche Ausrüstung für die Überwinterung:

„Zentrale Firnstation 14. 9. 30

Lieber Wegener!

1) Beiliegend einige Photoabzüge, leider den Umständen entsprechend unvollkommen, die Ihnen vielleicht Freude machen.

2) Beiliegend eine Blechschachtel mit entwickelten Filmen der Station, z. T. Selbstaufnahmen, unter schwierigen Verhältnissen aufgenommen, für (wiss. Korrespondenz) Akademia, nebst Brief, den ich (Sie) zu lesen bitte.

3) Über unsere (Sorges und meine) Stellung zur Frage des Winterhauses schreibt Sorge. ⁷⁾

4. In höchstem Maße entsetzt bin ich über die Tatsache, daß in den beiden für die Prop.-Schlitten zurechtgelegten Depots, die allen Winterbedarf der ZFSt enthalten sollten, noch der *gesamte meteorologische Nachschub fehlt!!!* Sie haben meine Liste vom etwa 12. Juli von Scheideck, worin genau bezeichnet ist, was ich mit habe, und angestrichen, was noch fehlt. Es fehlt mir für den Winter an folgendem: Ballone, vor allem kleine, dann 220 gr. und einige 3 cbm-Registrier(ballone); Drachen, Drachendraht, Calciumhydrat; Linke-Ausstrahlungsmesser, Quarzplättchen

⁶⁾ Tatsächlich erhielten wir wegen der Transportschwierigkeiten den für uns bestimmten Radio-Koffer nicht, was wir nicht unseretwegen bedauerten, sondern weil es mit seiner Hilfe vielleicht möglich gewesen wäre, Wegener von der weiteren Hineinreise abzuhalten, nachdem diese durch das Abspringen von 8 Grönländern am 28. 9. und drei weiterer am 7. 10. als Lastreise nicht mehr in Betracht kam. Jedenfalls hätte W. am 21. 9. noch vor seiner Abreise von uns erfahren, daß seit unseren Briefen vom 14. 9. Sorge schon einen ziemlich großen, unterirdischen Seismographenraum ausgegraben hatte, so daß er bei Abbruch seiner Reise als Lastreise mit der Wahrscheinlichkeit hätte rechnen dürfen, daß wir, anstatt die Station am 20. 10. aufzugeben, in dieser Firnhöhle versuchen würden, auch ohne Nachschub zu überwintern.

⁷⁾ Diese Formulierung ist um so beachtenswerter, weil es bisher niemals auch nur für erwähnenswert erachtet wurde, daß wir uns darin auch ohne das komfortable Zelthaus (s. Wegeners Handskizzen in „E. vgr.“ 1933 bis 1957) zu überwintern bereit erklärten, um dadurch den Transport von 500 kg einzusparen, statt deren wissenschaftlicher Bedarf hätte hineingebracht werden sollen, s. „E. vgr.“ 1933, 87 Anm., oder „Letzte Grönlandfahrt“ 1933, 96.

(f. Strahl.-Mess.), worum ich in den beiden Briefen an Sie vom 31. 7. und 19. 8. gebeten hatte . . . ; Registrierstreifen für Thermohygrograph; Papierrollen für Theodoliten; 2 cm starker Gummischlauch (für Wasserstoffherzeugung).

Meine mitgenommenen 30 Ballone und 2 Kisten CaH_2 sind im Oktober zu Ende. Soll ich den ganzen Winter hindurch ohne jegliche aerologische Arbeitsmöglichkeit hier sitzen? Ich bin völlig fassungslos über die von Sorge mitgebrachte Nachricht und glaube unter diesen Umständen, daß ich das hier vorhandene Material aufbrauchen und, falls nicht der notwendige Winterbedarf bis dahin eintrifft, — es fehlt ja auch an Petroleum, siehe Sorges Brief —, dann mit Sorge am 20. Oktober hier abgehe und dorthin komme. Es war nie die Absicht, doch wohl auch nie die Ihrige, die Arbeit während des Winters auf die bloßen 3 Terminbeobachtungen zu beschränken. Sollte dieser Fall nun eingetreten sein, dann glaube ich, man sollte den 3 Monate-Thermohygrographen von 200 km . . . hier installieren. Ich würde unter diesen Umständen wohl d o r t nutzbringendere Arbeit leisten können.

Ich warte ja so dringend auf Ihren Besuch hier, um alle diese Fragen klären zu können. Aber die Frage des meteorologischen Nachschubs ist so dringlich, daß ich eine Katastrophe vor Augen sehe, wenn das Material nicht sofort zu den Prop.-Schl.-Depots gelangt.

5. Einige persönliche Wünsche: Schi für Sorge, gefüllter Strohsack für mich und, falls er kommt, für Kraus. Ich hatte für mich und auf meine Kosten um 1 Paar Hasenwoll-Handschuhe durch Frau Thomsen-Ikerasak gebeten: keine Antwort; ebenso über meinen den Hunden zum Opfer gefallenen Pelz-Anorak. Manchmal gestern und heute fragte ich mich, ob meine letzten Briefe vom 31. 7. u. 19. 8. gar nicht an Sie gelangt sind.

Halten Sie meiner Erregung die Notlage zugute. Außerdem schreibe ich unter Zeit-Druck, da die Kameraden abzureisen im Begriff sind. — Mit den besten Grüßen an Sie und alle Kameraden
Ihr ergebenster J. Georgi.

(d) Schlußfolgerung:

Aus diesen Darlegungen dürfte klar genug hervorgehen,

1. daß es unrichtig ist, ich hätte „die Einteilung der Transporte für Eismitte selbst getroffen“, daß ich mich vielmehr damit begnügen mußte, mit meiner eigenen Hineinreise das für mein Leben und die dringlichsten Messungen während der nächsten Wochen bis zum Eintreffen weiterer Versorgungsreisen Notwendige zusammen mit der Streckenmarkierung hineinzuschaffen, während ich auf Art und Menge des Nachschubs (außer brieflichen Bitten an Wegener) keinen Einfluß hatte;

2. daß es unrichtig ist, ich hätte „das Wichtigste für die Überwinterung nicht zuerst hineinbringen lassen“. Bei meiner Reise handelte es sich de facto nicht um Vorsorge für die Überwinterung, sondern um die Ermöglichung der wissenschaftlichen Sommer-Arbeiten, ohne die eine Überwinterung keinen Sinn gehabt hätte.

3. Ich stelle nochmals ausdrücklich fest, daß trotz der 1934 öffentlich erhobenen Anschuldigung, die bedauerlicherweise jetzt, 1960, von Frau E. Wegener aufs neue durch ihre Veröffentlichung gestützt wird, niemals bisher auch nur der Versuch gemacht worden ist nachzuweisen, welche Gegenstände nach Eismitte hineingebracht worden sind, ohne für die Überwinterung im Rahmen einer wissenschaftlichen Expedition notwendig zu sein, — was ja jederzeit durch die bei mir vorliegenden Packlisten nachprüfbar war und ist.

4. Ich stelle ebenso ausdrücklich fest, daß der Expeditionsleiter Professor Alfred Wegener nicht nur durch häufige und frühzeitige Aussprachen über das nach Eismitte Hineinzubringende im Bilde war, nicht nur sich am 14. 7. 30 durch Augenschein über die Lasten der 1. Schlittenreise informiert hatte, sondern eine Punkt für Punkt durchgesprochene Packliste mitnahm, worauf auch das für meine speziellen Arbeiten mit den nächsten Reisen Hineinzubringende genau bezeichnet war. Diese Liste ist noch Wochen danach bei W's, Expeditionspapieren vorhanden gewesen und müßte heute noch dabei sein.

5. Die Berechnung von Brennstoff und Proviant hatte Wegener selbst vorgenommen. Was davon hineingebracht war, sowie was davon noch in Eismitte fehlte, war jederzeit aus den in seiner Hand befindlichen Packlisten festzustellen. *Der Expeditionsleiter war somit von der ersten bis zur letzten Versorgungsreise ins Innere in der Lage, auf die Art der mitzunehmenden Gegenstände entscheidend Einfluß zu nehmen.*

Schon in der 1. Auflage von „Im Eis vergraben“, München 1933 S. 36 hatte ich hierzu geschrieben, wenn auch leider ungehört:

„Das aus menschlichen Rücksichten verständliche Bestreben, die Ursache für Wegeners letzte Reise und damit für seinen Tod in Fehlern seiner Kameraden, insbesondere des Leiters von Eismitte zu suchen, geht nicht nur sachlich fehl, sondern würde ja auch zugleich bedeuten, daß in so wichtigen Entscheidungen Wegener die Leitung aus der Hand gegeben und sehenden Auges die Katastrophe sich habe anbahnen lassen, daß er also als Expeditionsleiter versagt habe. Aber das Gegenteil ist der Fall.

Gewiß sind im einzelnen Fehler gemacht worden, und unsere am Schreibtisch nachrechnenden Kritiker mögen nicht vergessen, daß auch wir auf Grund unserer Erfahrungen und Erlebnisse heute vieles anders und besser angreifen würden. Aber wer auf Neuland arbeitet, wer sein Leben und seinen wissenschaftlichen Ruf aufs Spiel setzt, der muß in den arktischen Regionen oft genug Entscheidungen treffen, ohne alle Einzelposten seiner Rechnung genau zu kennen. Er muß wagen, wie auch Alfred Wegener gewagt hat, und er muß immer wieder unerwartete Störungen und Eingriffe „höherer Gewalt“ abwehren . . .“

E. Der Streit um den Film-Paragraphen

In ihrem Buch „Alfred Wegener“ (Wiesbaden 1960) schreibt Frau E. Wegener S. 205: „Georgi hatte seinen Vertrag mit der Notgemeinschaft (der Deutschen Wissenschaft, im folg. NG,) noch nicht unterschrieben, weil er mehr Freiheit in der Verwendung seiner Fotos verlangte.“

Diese Feststellung, an deren Richtigkeit zu zweifeln der normale Leser keine Ursache haben kann, wird von niemanden anders verstanden werden, als daß ich mir für den Verkauf meiner Fotos größere Rechte zu verschaffen suchte, als sie vertragsgemäß allen Teilnehmern zustanden, was ein bedenkliches Licht auf meinen Charakter werfen müßte, — und sollte; denn welchem anderen Zweck konnte eine derartige Bemerkung dienen, die weder mit Wegeners Lebensbild, noch mit dem Expeditionsverlauf irgend etwas zu tun hatte, selbst wenn sie zutreffend gewesen wäre.

1. Wenn Frau Wegener mich hier öffentlich und persönlich kritisierte, so war mindestens zu erwarten, daß sie nach so langer Zeit wirklich nur beweisbare Behauptungen aufstellte, wozu ihr ja der Briefwechsel zwischen A. Wegener und mir zu Gebote gestanden hätte. Tatsächlich hat es sich zu keiner Zeit um Fotos gehandelt.

2. Vielmehr ging es, wie die folgenden Briefstellen dartun, ausschließlich um grundsätzliche Erwägungen über die Verwendung der — nach sehr erfolgreichen Vorversuchen während der Expedition von 1929 — nun erstmals in Grönland beabsichtigten Film - A u f n a h m e n als bleibende, historische und wissenschaftliche Dokumente, wobei jede kommerzielle „Auswertung“, wodurch erfahrungsgemäß nüchterne Expeditionsaufnahmen verkitscht und mißbraucht wurden, vermieden werden sollte. Frau Wegener hat also mit ihrer „Feststellung“ die Tatsachen gerade in ihr Gegenteil verkehrt.

Am 7. 1. 30 schrieb mir Wegener aus Graz nach Hamburg: „Ich bin schon vom 16. früh ab in Berlin (zu einer gemeinsamen Besprechung bei der NG). Überlegen Sie sich doch bitte womöglich die Frage, welche Fassung der Photographie-Paragraph in den Kontrakten haben soll.“ Ich bat als Grundlage des Vertrages vorzusehen, daß die offiziellen Steh- und Laufbilder der Expedition als wissenschaftliche Dokumentation anerkannt werden und schlug in meinen Briefen

vom 21. und 30. 1. 30 folgende Fassung vor: „Der Expeditionsfilm wird aus dem Material aller Teilnehmer durch Dr. Georgi, bei seinem Fortfall durch einen von der NG zu bestimmenden Teilnehmer bearbeitet. Die NG wird eine Kopie aller wissenschaftlich oder historisch wichtigen Aufnahmen ihrem Archiv einverleiben. Jeder Aufnehmende erhält auf Wunsch eine Kopie der von ihm aufgenommenen, kopierfähigen Bildstreifen. Dr. Georgi erhält als Beleg (wie allgemein üblich, G.) eine vollständige Kopie kostenlos, verpflichtet sich aber, diese auf Anfordern des Leiters oder der NG im Rahmen wissenschaftlicher Veranstaltungen vorzuführen.“ Dieser Vorschlag beruhte darauf, daß ich bis dahin der einzige Expeditionsteilnehmer war, der 1929 nicht nur bis dahin nicht existierende Filmaufnahmen aus der westgrönländischen Gletscher- und Gebirgswelt und vom Inlandeis gewonnen, sondern diese auch zu einem abendfüllenden Dokumentarfilm bearbeitet hatte, der bei seiner nahezu einzigen Vorführung in Kopenhagen von der Ausreise 1930 begeisterte Lobspprüche der dortigen Grönlandkenner erhielt. Nach meinem Vorschlag war überhaupt keine kommerzielle Verwertung, sondern ausschließlich wissenschaftliche Verwendung des Expeditionsfilms vorgesehen.

Die Fassung der NG lautete dagegen: „Sämtliche kinematographischen Aufnahmen verbleiben Eigentum der NG, die auch die Entwicklung und Herstellung der Kontaktkopien veranlaßt. Dementsprechend sind sämtliche Negative sofort nach Rückkehr an die NG abzuliefern. Die NG behält sich als Eigentümerin ausdrücklich jedes Recht der Veröffentlichung und Verwertung dieser Aufnahmen vor.“ Da die NG bis dahin keinerlei Erfahrung mit dokumentarischen Expeditions-Filmaufnahmen hatte, bedeutete diese Fassung praktisch, daß die NG zur „Verwertung“ dieser nur in wissenschaftlicher Hinsicht ausgeführten Filmaufnahmen eine kommerzielle Filmfirma heranziehen müsse, wobei ich auf Grund der vorjährigen Erfahrungen die große Gefahr sah, daß durch eine „film-wirksame“ Bearbeitung der Wert unserer Aufnahmen als eines einmaligen, von Anfang bis Ende wissenschaftlich wahren Dokumentes verloren gehen würde, — wie es leider auch geschah.⁹⁾

Prof. A. Wegener war mit meiner Fassung einverstanden, doch wurde sein Vorschlag ohne Diskussion abgelehnt; als ich ihm daraufhin vorschlug, ich wolle mich auf die jedem Teilnehmer freigestellten, privaten Standfotos beschränken, war er freilich auch damit nicht einverstanden. Er schrieb mir am 22. 1. 30 dazu: „Ich gebe gern zu, daß diese Fragen schwierig sind und begreife, daß die schroffe Behandlung, die Ihnen bisweilen bei der NG zu Teil geworden ist, Sie sehr erregen muß, nachdem Sie soviel Arbeit in diese Dinge gesteckt und dabei so ausgezeichnete und wertvolle Resultate erzielt haben. Es ist schwer, wenn man statt Dank und Anerkennung ungerechte Vorhaltungen zu hören bekommt. In dieser Hinsicht habe auch ich Ihnen gegenüber gesündigt und bin gern bereit, mein „pater peccavi“ zu sagen (O, wieviel mehr Anlaß hätte ich selbst gehabt, seine Nachsicht zu erbiten für Starrsinnigkeit und Unverständnis! G.) Aber gewertet habe ich die photographische Tätigkeit im allgemeinen und die Ihrige im besonderen stets, das werden auch Sie nicht leugnen können. Und wenn ich auch durchaus Ihre Verstimmung begreife, so vertraue ich doch in dieser Sache Ihrer Einsicht. Nachdem Sie auf der Vorexpedition so schöne Erfolge erzielt haben, müssen Sie sich selbst sagen, daß es für die Hauptexpedition unter allen Umständen ein großer Verlust wäre, wenn Sie nicht photographierten (darunter sind in diesem Zusammenhang die strittigen, „offiziellen“ Film-Aufnahmen gemeint, G.); und Sie werden gewiß nicht einer vorübergehenden Verstimmung wegen eine Entscheidung treffen, die auf

⁹⁾ Hierbei war noch nicht einmal von Wegeners und meiner Seite geltend gemacht worden, daß die Fassung der NG gegen Wort und Sinn des geltenden Urheberrechtes verstieß, was später, als die „Privatisierung“ und Verfälschung der Expeditionsaufnahmen zu einer Klage führten, vom Gericht festgestellt wurde. Grundsätze für den wissenschaftlichen Expeditionsfilm habe ich daraufhin formuliert in einem Vortrag „Der Expeditionsfilm“, veröffentlicht in „Die Kogge“, Blätter der Schriftleitung des „Hamburger Tageblatt“ (Hamburger Arbeitsgemeinschaft Film), Oktober 1940.

viele Jahre hinaus, vielleicht für Ihr ganzes Leben das Andenken an unsere Expedition trüben würde. Ich glaube viel eher, jedenfalls hoffe ich es, daß Sie, wenn es soweit ist, die Streitaxt begraben und dafür die Kamera zücken werden und sich zu dem Grundsatz bekennen werden, mit dem auch ich gerade auf meinen Expeditionen über manches fortgekommen bin: Was auch geschieht, die Sache darf nicht darunter leiden! Sie ist unser Heiligtum, sie bindet uns zusammen; sie muß hochgehalten werden unter allen Umständen, auch mit den größten Opfern. Das ist, wenn Sie so wollen, meine Expeditionsreligion, und sie ist erprobt. Sie gewährleistet in erster Linie Expeditionen ohne Nachgeschmack!“

Am 6. 2. 30 schrieb Wegener: „Ich hoffe Sie einverstanden, wenn ich in dem allgemeinen Vertrag wegen der Kinoaufnahmen den Passus bringe: ‚Laufbildaufnahmen unterliegen besonderer Vereinbarung.‘ Schließlich geht das doch nur so wenige an, daß man mit der Fertigstellung des allgemeinen Vertrages nicht bis zur Klärung dieser heiklen Frage zu warten braucht“; und am 22. 2. 30: „Ich rechne vorläufig damit, daß ich etwa am 10. 3. nach Berlin fahre. Ich hoffe, daß wir dann für die Filmfrage eine Lösung durch mündliche Besprechungen finden werden. Das Thema ist zu kompliziert für briefliche Behandlung . . .“ Da bisher die NG auch alle vermittelnden Vorschläge Wegeners zurückgewiesen hatte, fürchtet er, ich werde verärgert überhaupt von der Expedition abspringen, wogegen er im Rest des Briefes seinen ganzen persönlichen Einfluß auf mich aufbietet. Eine Fotokopie dieses Briefes wurde bei der Schriftleitung der „Polarforschung“ hinterlegt. Um ihm durch die Tat meinen Dank abzustatten, habe ich den Expeditionsvertrag von Kopenhagen aus unterschrieben an die NG gesandt und nur gebeten, daß meine zum Filmparagraphen noch nachzureichenden Wünsche berücksichtigt werden möchten. Es wäre doch wohl fair gewesen, wenn Frau Wegener dies in ihrem Buche S. 205 erwähnt hätte, wenn sie schon diese ganz nebensächliche Frage nach 30 Jahren erneut aufs Tapet bringen zu müssen glaubte.

Bevor die „Disko“ mit der Expedition an Bord Island erreicht hatte, legte ich Wegener den Entwurf eines Briefes an die NG vor:

In See unter Island, 5. 4. 1930

An die Notgemeinschaft der Deutschen Wissenschaft
Berlin C. 2 Schloß, Portal 2

Betrifft: Expeditionsvertrag, Film-Paragraph der
Wegener'schen Grönland-Expedition.

Die vorliegende Fassung übersieht, daß ein Film nicht dadurch zustande kommt, daß die Kosten für Negativ- und Positivmaterial zur Verfügung gestellt werden, sondern völlig überwiegend durch sehr harte, mit mannigfachen Schwierigkeiten und Aufopferung verknüpfte Arbeit der Aufnehmenden, gänzlich außerhalb der vertraglich für die Expedition übernommenen Arbeiten. Ebenso ist die Bearbeitung des Rohmaterials zum vorführbaren Film eine sehr umfangreiche, mehrere Monate in Anspruch nehmende Arbeit, die nur auf Grundlage genauester Kenntnis des Ortes und Ablaufes der einzelnen Expeditionsphasen geleistet werden kann. Ich bedauere überaus, daß mir, dem allein über praktische Erfahrung als Aufnehmender und Bearbeiter Verfügenden, keine Gelegenheit gegeben wurde, dies geltend zu machen. Vorschlag: (hier folgt die oben S. 98 bereits von mir vorgeschlagene Fassung).

Da Wegener befürchtete, dieser Brief werde die NG noch nicht zum Einlenken bewegen, entwarf er selbst folgende Fassung, die ich von Reykjavik an die NG sandte. W. benachrichtigte die NG telegraphisch vom Abgang meines Briefes und erbat Berücksichtigung meines Wunsches:

A. Wegeners Fassung: . . .

Vor Reykjavik, 7. 4. 1930

Nachdem ich den Vertrag mit meiner Unterschrift von Kopenhagen aus zurückgesandt habe, erlaube ich mir nur, der NG im folgenden die in Aussicht gestellten Wünsche bzgl. § 2 Nr. 4 letzt. Abs. — Behandlung der Filmfrage — mitzuteilen.

1. Ich hoffe die NG damit einverstanden, daß mir wieder die Zusammenstellung und Bearbeitung des während der Expedition aufgenommenen Film-Materials übertragen wird.

2. Da ich u. a. gegen einen Verkauf oder anderweitige „Bearbeitung“ des Films Bedenken hege, würde ich großen Wert darauf legen, daß etwaige Verhandlungen oder Bestimmungen hierüber im Einvernehmen mit mir erfolgen. Insbesondere sollte m. E. der Film uneingeschränkt für wissenschaftliche und allgemein bildende Veranstaltungen zur Verfügung stehen.

3. Ich bitte die NG, mir eine Kopie des fertigen Films herstellen zu lassen. Eine Formulierung dieser Wünsche bzw. Vorschläge könnte etwa lauten: „Filmnegative sind grundsätzlich Eigentum der NG, die jedoch bei der Verwertung im Einverständnis mit dem Bearbeiter vorgehen wird. (Fortsetzung etwa wie S. 98 oben).“

Mein Tgb. Bl. 7, 15. 4. 30 vor Holsteinsborg . . . „Inzwischen hat der Streit mit der NG schon einige weitere Stadien erlebt. Ich habe von Island aus den angekündigten Brief geschrieben, bei dem W. selbst mildernd eingewirkt hat. Inzwischen kam schon in Reykjavik ein Telegramm, in dem restlose telegraphische Anerkennung verlangt wurde. Darauf hat W. diplomatisch telegraphiert, er hielte meine Brief-Vorschläge für geeignete Grundlage, und ich habe inzwischen einen fünfseitigen Brief an den Geheimrat Schwoerer (stellv. Präsidenten der NG) verfaßt, der mit „Disko“ zurückgehen soll.“

Tgb. Bl. 24, Holsteinsborg 24. 4. 30 . . . „Heute kam nun das ‚dicke Ende‘, d. h. nachdem einige von uns seit 6 Uhr an der Ladeluke und an Land das Verladen dirigiert bzw. alle Kisten notiert hatten. Da war wieder ein Telegramm der NG gekommen, diesmal ein Ultimatum: Wenn nicht bedingungslose Vertragsunterschrift, dann keine Teilnahme an der Expedition“, dies als Antwort auf Wegeners versöhnliches Telegramm aus Island und ohne meinen, darin angekündigten Brief überhaupt abzuwarten!

Tgb. Bl. 27, in See nach N., So. 27. 4. 30 . . . „Inzwischen sind aufregende Tage vorübergegangen. Am Freitag Vorm. (25. 4.) hatte ich eine lange, freundschaftliche Aussprache mit W. über die Lage der NG gegenüber. Ich versuchte ihm nahezu legen, doch der NG als seine Meinung zu telegraphieren, daß im gegenwärtigen Stand der Exp. die Ausbootung eines Teilnehmers nicht zu ersetzen und daher für ihn unannehmbar sei, eine Ansicht, die von allen Kameraden geteilt wurde . . . Ich mußte dabei lebhaft an alle Erörterungen seit 1 Jahr denken, wie man die zentr. Firnstation besetzen könne, an alle Besprechungen, in denen immer wieder die Personalfrage als ausschlaggebend betont wurde, und an die Briefe Ws' an mich.“ W. redete mir zu: „Ich hätte doch immer die Filmfrage als Nebenfrage bezeichnet und solle sie nun doch nicht zur Hauptfrage machen. Wenn die NG nun in offenbar unsinniger Weise die Sache auf die Spitze triebe, solle ich das doch wenigstens nicht tun. Er habe in solchen Fragen immer versucht, dem Ding eine humorvolle Seite abzugewinnen . . . Ich erhielt Ws. Einverständnis, die Sache mit einigen Kameraden zu besprechen. Es entstand ein großer Sturm, schließlich eine allgemeine Versammlung, in der ich erläuterte, daß nun die Filmfrage ganz nebensächlich sei, während es darum ginge, daß die NG einen beliebigen Punkt des Vertrages, anstatt in Erörterung darüber einzutreten, diktieren und dieses Diktat durch eine in keinem Verhältnis zur Sache selbst stehende Drohung erzwingen wolle. — Sehr erfreulich für mich war die allgemeine Ansicht — ohne Ausnahme —, ich dürfe nicht unterschreiben. Alle möglichen Pläne wurden erörtert, und vor allem erklärte sofort fast die Hälfte der Exp. den Rücktritt, sobald ich in dieser Weise ausschiede. Die allgemeine Meinung war, W. die Lage vorzutragen und ihm nahezu legen, an die NG zu telegraphieren, mein Ausscheiden sei unmöglich, und die NG von dem im anderen Fall beabsichtigten Rücktritt zahlreicher Teilnehmer zu verständigen . . . So konnte ich nun, durch meine Kameraden moralisch gestärkt, die „Hand zum Frieden“ bieten, so sehr auch einige dagegen waren. Ich entwarf ein Tel.: NG Berlin. Da meine Abberufung gemäß dortigem Tel. vom 23. 4. Rücktritt

anderer Exp.-Teilnehmer, damit schwere Schädigung ganzer Exp. zur Folge haben würde, ziehe im Expeditionsinteresse Vertragsvorbehalt zurück. G. . . . W. war ganz einverstanden, bedankte sich sogar sehr, daß ich dadurch den Konflikt beigelegt habe.“

Wie spiegelt sich dies in Wegeners eigenem Tagebuch und wie in dessen Bearbeitung durch Frau E. Wegener? (Tgb. 18, B. 208); „Gestern hatte G. eine Aussprache mit seinen Kameraden (ohne mich) über seinen Streit mit der NG. Herausgekommen ist wohl nichts dabei (W. kannte damals das Ergebnis noch nicht, G.), aber vielleicht ist es psychologisch für ihn von Wert, eine solche Aussprache zu haben; das schroffe Telegramm der NG stellt natürlich große Anforderungen an seine Selbstbeherrschung.“ Diese einzige Zeile, worin Wegener mich rechtfertigt, ist in Frau Wegeners Bearbeitung sorgsam herausgestrichen! Wäre es, nachdem all dies zur Richtigstellung von Frau E. Wegeners unzutreffender Behauptung und zum Verständnis von Wegeners Tagebuch-Notizen nötig war, nicht besser gewesen, in einer Bearbeitung des Original-Tagebuches, worin ohnehin etwa zwei Drittel des Urtextes gestrichen wurden, auch diese Eintragungen als längst überholt fortfallen zu lassen, — wenn nicht schon zur Vermeidung neuerlicher Erörterungen so weit zurückliegender, für das Expeditionsgeschehen ebenso wie für die Leser ihres Buches unwesentlicher Fragen, dann aus Loyalität gegenüber Wegeners nächstem Mitarbeiter und zugleich auch gegenüber der NG, die, wenn sie sich auch in dieser einen Frage so rigoros gegen Wegeners eigene Wünsche und Vorschläge stemmte, doch den Dank aller Wissenschaftler dafür verdient, daß sie die ganze, für ihre damaligen Mittel große Unternehmung ermöglicht hat. —

Angesichts ihres Vorgehens, nicht einmal die vereinzelt Andeutungen Wegeners dem Leser vollständig vorzulegen, — anstelle einer sachlichen Erläuterung, wenn sie diese Frage überhaupt anschnitten wollte, — darf man zweifeln, ob es Frau Wegener überhaupt bewußt geworden ist, daß hier, noch vor dem Erreichen ihres eigentlichen Arbeitsgebietes, die Expedition zu scheitern drohte. Ist es nicht ein Spiel mit dem Feuer, jetzt nach 30 Jahren mit halben Andeutungen zu operieren, die eine Klarstellung erfordern, die ihrerseits nun wieder alte Wunden aufreißen und längst glücklicherweise zur Ruhe gekommene Diskussionen neu anfachen mag?

Epilog: Vertragsgemäß erhielt die NG sämtliches Negativmaterial der an allen drei Stationen aufgenommenen Laufbilder. Sie übergab dieses einzigartige, historisch nach Wegeners Tod besonders wichtige Material der „NS-Kulturgemeinde“⁹⁾, die es ihrerseits wieder einer kommerziellen Filmgesellschaft zur Bearbeitung übergab mit dem Erfolg, daß 1. sämtliches unersetzliche Negativmaterial seitdem verschwunden ist, 2. zwar ein abendfüllender Musikfilm entstand, reichlich ausgestattet mit germanischen Heldensprüchen, wie es eben die NS-Zeit liebte, und anderen, zu Alfred Wegeners Wesen im größten Gegensatz stehenden, bombastischen Redensarten, wobei aber 3. von mir der NG in gutem Glauben zur Verfügung gestellte Aufnahmen

⁹⁾ Z. B. Pressebericht vom Dezember 1935: Die Filme der NS-Kulturgemeinde: „Ewiger Wald“ und „Alfred Wegeners letzte Fahrt“. — Wie die Reichspropagandaleitung durch die Schaffung eigener Filme . . . der gewerblichen Produktion neue Wege zur zeitgemäßen stofflichen Gestaltung des Spielfilms weisen will, so hat sich die Filmabteilung der NS-Kulturgemeinde die Aufgabe gestellt, die Entwicklung der Kulturfilme durch einige eigene Arbeiten zu fördern. Über Einzelheiten der ersten vier Filme berichteten wir schon . . . Über den 2. Film „Das Große Eis — Alfred Wegeners letzte Fahrt“, dessen Aufnahmen in Grönland der westfälische Geologe und Kameramann Dr. Paul K., leitete, werden wir später ausführlich berichten. L. (H. S. Linde. — Man wolle bemerken, daß es bis zu diesem Stadium bereits völlig vergessen war, daß der Film sich zur Hauptsache auf den originalen Filmaufnahmen von Wegeners Kameraden 1930/31 aufbaute, und nicht etwa nur aus den nachträglichen Aufnahmen des Dr. K., der von der NS-Kulturgemeinde 1935 nach Westgrönland geschickt wurde, um für das große Publikum attraktivere Filmaufnahmen der Küste und ihrer Bewohner nachzuliefern! G.)

der Vor-Expedition 1929 bedenkenlos und willkürlich zwischen die unter ganz anderen Umständen aufgenommenen Bilder der Hauptexpedition eingeschaltet, ja sogar nachträglich aufgenommene Aufnahmen ohne entsprechende Erklärung (z. B. die bekannten, am Jungfraujoch gehaltenen Polarhunde mit Halsband und Hundemarke, künstlicher Sonnenuntergang einkopiert in wissenschaftliches Panorama in Eismitte aufziehenden Sturmtiefs usw.) einem gutgläubigen deutschen und ausländischen Publikum als Expeditionsaufnahmen zugemutet wurden. Ein deutsches Gericht mußte erst durch Androhung einer einstweiligen Verfügung die nachträgliche Beseitigung der schlimmsten Fälschungen erzwingen, die von der erwähnten kommerziellen Filmgesellschaft unter Berufung auf den Filmparagraphen des Expeditionsvertrages vorgenommen worden waren.

A. Menzi-Biland † (Basel)

Unsere Zeitschrift hat einen wertvollen Mitarbeiter und Freund verloren: Am 24. 8. 1960 starb, 74 Jahre alt, der Lehrer i. R. Herr Menzi-Biland, der Geschichtsschreiber der schweizerischen Grönlandforschung (siehe sein Beiheft 1 der „Polarforschung“ von 1956: „Der Anteil der Schweizer an der Erforschung Grönlands. I. Dänische staatliche Expeditionen nach NO-Grönland unter Führung von Dr. Lauge Koch 1926—1932—1954.“).

Als Fach-Botaniker mit eigenen Forschungen zur hochalpinen Pflanzenwelt war er mit schweizerischen Alpinisten bekannt und befreundet, die sich in ihren verschiedenen Fachrichtungen auch in Grönland betätigten. So wurde sein Interesse schon früh dorthin gelenkt, und wenn er auch nicht selbst das wundervolle Ostgrönland betreten sollte, so gab ihm ein äußerst gründliches Literaturstudium zusammen mit zahlreichen persönlichen Verbindungen die Voraussetzungen für einen, in jahrzehntelanger Arbeit geschaffenen und immer wieder verbesserten Katalog vornehmlich über die schweizerische Tätigkeit in den Polargebieten. Wie oft hat er mich auf kleine Unrichtigkeiten aufmerksam gemacht, und wie viele Anfragen in seiner charakteristischen Schrift, stets zur Erleichterung des Befragten in Doppel, erhielt ich von ihm im Laufe von fast drei Jahrzehnten! Es kam vor, daß er sich über die Veröffentlichungen eines noch lebenden Arktisforschers besser unterrichtet zeigte als dieser selbst!

In den letzten Jahren mußte er zu seinem Schmerz diese Arbeit zurückstellen hinter einem persönlichen Vermächtnis: der Vollendung und Vorbereitung zum Druck der botanischen Arbeit eines verstorbenen Freundes, wobei er mehr als 10 000 Pflanzen-Belege zu bearbeiten hatte.

Wir wissen nicht, wieweit der vorgesehene zweite Teil der schweizerischen Grönlandforschung gefördert werden konnte. Jedenfalls liegen zahlreiche Unterlagen dafür vor in Gestalt einer umfangreichen biographisch-literarischen Kartei, die in solche Hände gelangen möchte, die Herrn Menzi's, der höchsten Achtung wertiges Werk zu beenden gewillt sind. Gerade einem solchen Manne, dessen ganzes Wesen und Wirken durch menschliche wie sachliche Zuverlässigkeit und Verantwortung gegenüber seiner Arbeit geprägt war, sollte es vergönnt sein, daß auch, nachdem ihm der Tod die Feder aus der Hand genommen hat, seine begonnene Arbeit noch zu einem guten Ende geführt werden möchte.

Wir würden uns freuen, den zweiten Teil seiner „schweizerischen Grönlandforschung“ später als Beiheft bringen zu können. J. Georgi.