



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Universitätsbibliothek Paderborn

Deutsche Grönland-Expedition Alfred Wegener

Sorge, Ernst

Stuttgart [u.a.], 1939

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

Beiheft der Reichsanstalt
für Film und Bild in
Wissenschaft und Unterricht

F 227 A / 1939

**P
03**

Deutsche Grönland-Expedition

Alfred Wegener

I. Teil

Von

Studienrat Dr. Ernst Sorge

Teilnehmer der Expedition

W. Kohlhammer / Verlag / Stuttgart und Berlin

SE
2187

Inhalt

	Seite
I. Kurze Inhaltsangabe des gesamten Wegener-films	3
II. Die Erforschung Grönlands und die Bedeutung Alfred Wegeners	6
III. Warum Grönlandforschung?	17
IV. Teilnehmerliste	20
V. Ausführliche Beschreibung und Erläuterung des films F 227 A „Deutsche Grönland-Expedition Alfred Wegener, I. Teil“	21
VI. Schrifttum	36



03
SE
2187

2

Schmoll / 3416

I. Kurze Inhaltsangabe des gesamten Wegener-Films

Die Unterrichtsfilmrollen F 227 A, F 227 B und F 227 C, die eine Einheit bilden und zusammen vorgeführt werden sollten, stellen den Verlauf von Alfred Wegeners letzter Grönland-Expedition 1930—31 dar. Der Film wurde aus dokumentarischen Aufnahmen zusammengestellt. Er ist lückenhaft, da die Expeditionsarbeiten vorgingen und der Aufnehmende (meist Georgi) oft nicht verfügbar oder nicht anwesend war. Gelegentlich mußten wegen des Sinnzusammenhanges Einstellungen eingeschaltet werden, die bei anderen Gelegenheiten (meist auf der Vorexpedition) aufgenommen wurden. Der Film zeigt das Schicksal eines deutschen Forschers, der seine wissenschaftlichen Pläne unter Einsatz seines Lebens verwirklichte. Der Film ist je nach der Art der Darbietung für alle Klassen vom 5. Schuljahr ab geeignet.

I. Teil (F 227 A): Die Überfahrt nach Grönland und die Erreichung des Aufstiegs-gletschers

Das Expeditionsschiff fährt im Frühjahr 1930 von Kopenhagen ab. Eisberge und die grönländische felsenküste kommen in Sicht. Im Hafen von Hølstensborg wird das Gepäck auf das eisfeste Schiff „Gustav Holm“ umgeladen. Das Schiff kommt ins Eis und versucht, die Wintereisdecke zu zerbrechen. Das Gepäck wird aufs Eis ausgeladen und vorläufig nach Ukkusissat gebracht. Die Expedition muß 38 Tage warten, bevor das Eis aufgebrochen ist. Diese Wartezeit entscheidet über Wege-

ners Schicksal, weil sich die Arbeiten dadurch zu weit in den Winter hineinziehen. Der Schoner „Hvidfisken“, auf dem das Expeditionsmaterial weiterbefördert wird, fährt in den Kamarujuk-Fjord zum Aufstiegs-gletscher. Das Schiff wird entladen. Aufstieg auf den Kamarujuk-Gletscher.

II. Teil (F 227 B): Das hinaufschaffen der Ausrüstung auf das Inlandeis; die ersten Fahrten mit Motorschlitten und Hundeschlitten

Der Sommer 1930 ist mit schwersten Transportarbeiten ausgefüllt. 85 000 kg müssen 950 m hoch hinaufbefördert werden. Deutsche und Eskimos tragen empfindliche Apparate in Kisten auf dem Rücken hinauf. Isländische Pferde tragen Lebensmittelkisten, Petroleum, Benzin, Preßheu, Bretter und Hausteile. Mit Eisäxten und Sprengstoff wird der Weg durch den Gletscherbruch gebaut. Zwei finnische Motorschlitten werden in 7 Wochen von Pferden und Menschen und mit Hilfe einer Handwinde auf das Inlandeis gebracht. Die ersten Probefahrten der Motorschlitten. Mit Polarkunden gletscheraufwärts. Unsere Eskimos erreichen den letzten aus dem Eis herausragenden Felsen „Nunatak Scheideck“ und werfen den ersten Blick auf das Inlandeis. Das Gepäck wird auf Hundeschlitten verzurrt, die Hunde werden angeschirrt. Die erste Hundeschlittenreise unter Georgi fährt ab. Mit einem Wegerad wird die zurückgelegte Entfernung gemessen. Die Schlitten sind bis zum Mittelpunkt Grönlands 16 Tage unterwegs.

III. Teil (F 227 C): Von der Errichtung der Station Eismitte bis zum Ende der Expedition

Nach 400 km Fahrt kommt die Hundeschlittenreise im Mittelpunkt Grönlands an und errichtet die Station „Eismitte“. Georgi verabschiedet sich von den Eskimos. Er bleibt als Wetterbeobachter in Eismitte allein. Er baut die Wetterhütte auf. Aus Kalziumhydrid und Wasser erzeugt er Wasserstoff zum Füllen von kleinen Ballonen. Ein Ballonfüllraum wird ausgegraben. Registrierballone werden hochgelassen, eine zweite und dritte Schlittenreise vermehrt die Ausrüstung von Eismitte. Sorge kommt zu Georgi nach Eismitte. Zum Schutz gegen die Kälte werden unterirdische Bauten und Gänge in dem Firn angelegt. Die Motorschlitten versuchen, Petroleum und das Winterhaus nach Eismitte zu bringen, bleiben aber nach 200 km Fahrt im weichen Schnee stecken. Georgi und Sorge warten auf die vierte Ausrüstungsreise. Wegener unternimmt sie mit 15 Hundeschlitten, bleibt auch im Schnee stecken, schickt 12 Schlitten zurück, kämpft sich mit drei leicht beladenen Schlitten nach Eismitte durch, feiert mit der Besatzung zusammen seinen 50. Geburtstag (1. 11. 1930) und reist mit dem Eskimo Rasmus Dillumsen wieder nach Westen ab. Er ist seitdem verschollen. Inzwischen ist in Ostgrönland am Scoresbysund von drei Mann die Oststation errichtet worden. Bei Scheideck wird auf dem Eis das große Haus der Weststation aufgebaut. Dort überwintern 10 Mann. Alle drei Stationen arbeiten nach Wegeners Programm weiter. In Eismitte sinken die Temperaturen auf -65°C . Ohne Heizung, ohne Haus, ohne Radio muß die Besatzung in dem aus-

gegrabenen Unterstand überwintern. Während des Winters und nachfolgenden Sommers wird wissenschaftlich gearbeitet: Wetterbeobachtungen, Eisuntersuchungen, Eisdickenmessungen mit dem Echolot, Drachen- und Ballonaufstiege, Schweremessungen, Landesaufnahmen, trigonometrische Höhenmessungen des Inlandeises, rassenkundliche Untersuchungen der Eskimos und der Hunde in Grönland.

Im Frühjahr 1931 erreichen die Motorschlitten zum ersten Male Eismitte. Wegener ist weder in Eismitte noch in der Weststation. Er wird gesucht. Sein Grab wird von Sorge und Weiken gefunden. Nach seinen Plänen wird die Expedition beendet. Ihm zu Ehren heißt das Land am Aufstiegs-gletscher von nun an „Alfred-Wegener-Land“.

II. Die Erforschung Grönlands und die Bedeutung Alfred Wegeners

Die Erforschung Grönlands (Abb. 1) ist die tausendjährige Tat nordischer Menschen. Da Grönland eine Insel ist, sind zuerst seine Küsten bekannt geworden. Die Wikinger vollbrachten die größte seemännische Leistung aller Zeiten: die erste Durchquerung des Atlantischen Ozeans. 877 nach dem Beginn der Zeitrechnung wurde Grönland zuerst von dem Wiking Gunnbjörn gesichtet; von 983 ab durch Erich den Roten besiedelt. Die Gehöfte, Stallungen und Scheunen sind noch erhalten und beweisen, daß die Wikinger nicht Seeräuber sondern wehrhafte Bauern waren. Sie haben Grönland sehr genau und zuverlässig beschrieben. Leider sind sie im härtesten Kampf gegen die Polargewalten und gegen einwandernde

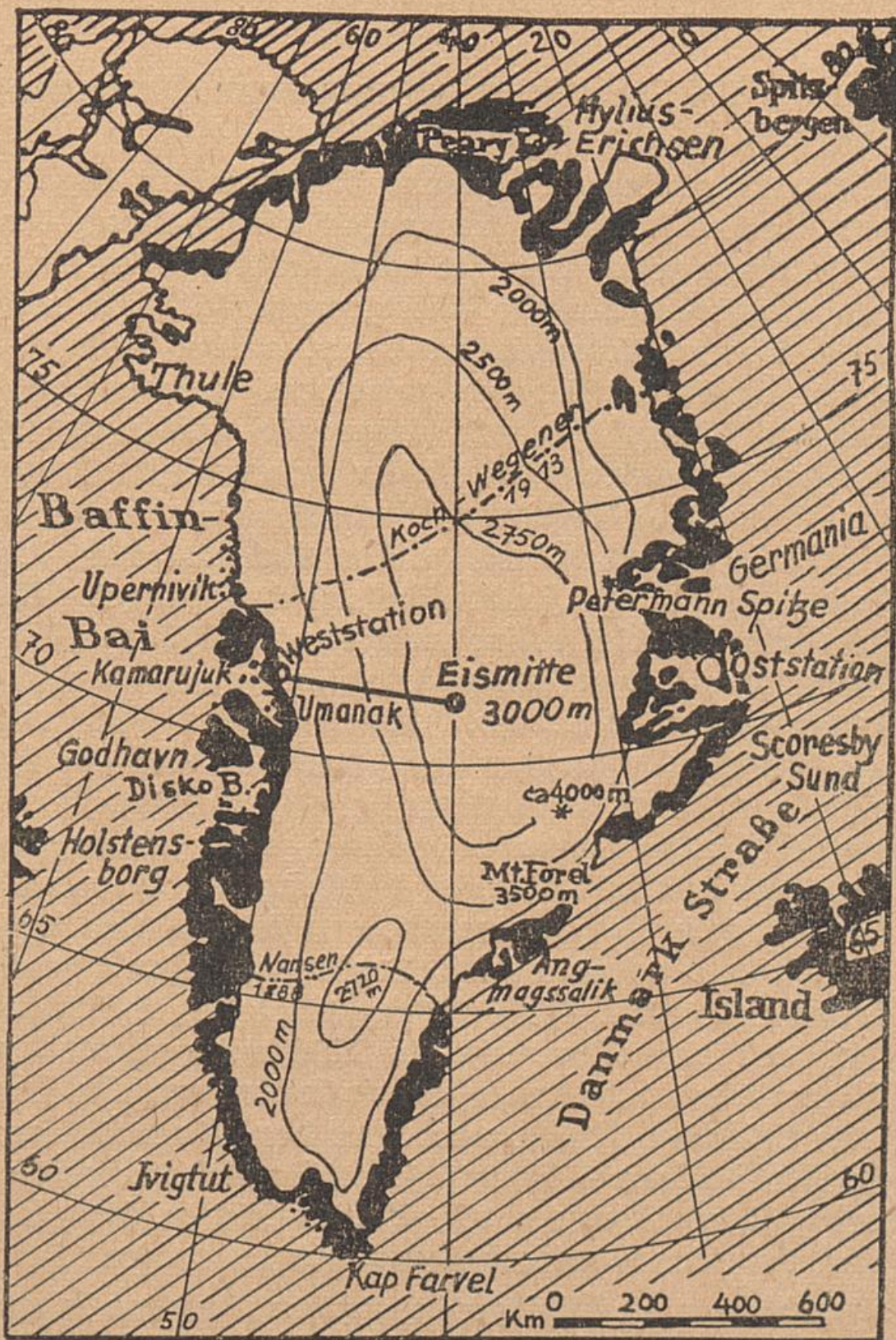


Abb. 1. Einz Übersichtskarte von Grönland. Das Inlandeis ist weiß, das Küstengebirge schwarz dargestellt. (Nach einer Karte aus „Alfred Wegeners letzte Grönlandfahrt“, Leipzig 1936)

Eskimos 500 Jahre später untergegangen. Die Verbindung nach Europa riß ab.

Wiederentdeckt wurde Grönland 1578 von dem Engländer Martin Frobisher. Es wurde plötzlich durch den Walreichtum seiner Gewässer aufs stärkste in den Welthandel und Weltverkehr hineingezogen, seit 1721 auch durch die Koloniarbeit der Dänen an der meist eisfreien Westküste. Von den zahlreichen weiteren Expeditionen können hier nur einige für uns besonders wichtige genannt werden. An der genauen Erforschung der Westküste ist der Deutsche Karl Ludwig Giesecke (1761 bis 1833) wesentlich beteiligt, der übrigens auch den Text zu Mozarts „Zauberflöte“ geschrieben hat. Die stets mit Eis besetzte Nordküste ist um 1900 von dem Amerikaner Robert Peary, dem Nordpolentdecker, erforscht worden. Nach der Ostküste wurde auf Anregung des deutschen Geographen Karl Petermann 1869—70 die erste deutsche geophysikalische Expedition entsandt mit den Schiffen „Germania“ und „Hansa“ unter Führung des Deutschen Karl Koldeweg. Die Besatzung der „Germania“ hat wertvolle Forschungsarbeit geleistet (bei Kap Bismarck), dagegen wurde das Begleitschiff „Hansa“ vom Packeis zerdrückt. Die Besatzung mußte sich 8 Monate lang auf Eisschollen mehr als 2200 km weit mit der Meeresströmung treiben lassen, bis sie Land erreichte. Das letzte Stück der Ostküste wurde von dem Dänen Mylius-Erichsen 1906 bis 1908 entschleiert. An dieser Expedition nahm Alfred Wegener teil. Mylius-Erichsen fand mit zwei Kameraden zusammen den Tod im ewigen Eis.

Obwohl schon die Wikinger behaupteten, daß das Innere Grönlands mit Inlandeis bedeckt ist, wurde erst im

18. Jahrhundert versucht, ins Innere einzudringen. Erst 1870 kam der Schwede A. E. Nordenskjöld, der später als erster Mensch mit einem Schiff nördlich um Asien herumfuhr, etwas weiter, nämlich 50 km weit hinein. An die Spitze der Inlandeisforschung stellte sich 1888 der Norweger Fridtjof Nansen. Er durchquerte mit Schneeschuhen und Handschlitten zusammen mit vier Begleitern das Inlandeis von Osten nach Westen auf einer 560 km langen Strecke. Seitdem sind weitere Expeditionen über das Inlandeis gegangen, auch z. B. Alfred Wegener (1913). Dabei erkannte er als erster, daß es für viele wissenschaftliche Fragen nicht genügt, durch das Inlandeis hindurchzureisen, weil man dabei nur Beobachtungen während der Sommermonate machen kann. So reifte in ihm allmählich ein Plan, durch den er nicht nur die bisherigen Grönlandexpeditionen, sondern überhaupt jede frühere Polarunternehmung übertraf: die Errichtung einer Dauerstation fern vom Meer, mitten auf dem Inlandeis. Mindestens ein Jahr lang sollte dort wissenschaftlich gearbeitet werden. Alle früheren Polarexpeditionen hatten auf Schiffen oder an der Küste überwintert, wo sie über reiche Hilfsmittel verfügten. Wegener wollte nun für ein volles Jahr mitten hinein ins Inlandeis. Er wurde von vielen Seiten gewarnt. Polarerfahrene Wissenschaftler hielten es für unmöglich, im Sommer eine vollständige Winterrüstung 400 km weit und 3000 m hoch zu schaffen. Wegener setzte seinen Willen durch. Er stellte damit Deutschland in die erste Reihe der polarforschenden Länder, aber mit dem Opfer seines Lebens. Wegener ist das Vorbild eines deutschen Mannes und Forschers.

Haupttatsachen aus Alfred Wegeners Leben

Alfred Wegener wurde am 1. September 1880 in Berlin geboren, besuchte das Köllnische Gymnasium in Berlin, studierte an den Universitäten Heidelberg und Innsbruck und beschäftigte sich besonders mit Sternkunde, Erdkunde und Wetterkunde. Daneben trieb er planmäßig Sport. Er erprobte seine Ausdauer auf tagelangen Schlittschuhfahrten im vereisten Spreewald oder auf Bergbesteigungen in den Alpen. Als Assistent am aeronautischen Observatorium in Lindenberg bei Beeskow unternahm er Freiballonfahrten und stellte zusammen mit seinem Bruder mit 52 Stunden Flugdauer einen Weltrekord auf (1906). 1906—08 nahm er an einer dänischen Expedition nach Ostgrönland teil. Hierbei verfiel er der zauberischen Schönheit der Polarwelt und erwarb sich die Kenntnisse und Übungen für seine späteren Unternehmungen. 1912 bis 1913 überwinterte er mit zwei Dänen und einem Isländer in Ostgrönland und durchquerte danach das Inlandeis mit Schlitten und isländischen Pferden. Die Strecke über das Inlandeis betrug 1200 km. In Grönland kamen ihm die Grundgedanken zu seiner weltberühmt gewordenen Anschauung von der Entstehung der Erdteile und Weltmeere. Wegener ging stets von der Anschauung aus; so haben ihn die im Wasser schwimmenden grönländischen Eisschollen auf den Gedanken gebracht, daß die Erdteile in dem zähflüssigen Erdinneren schwimmen, sich heben und senken und auch in waagerechter Richtung bewegt werden können. Indem er diesen Gedanken verfolgte, kam er zu der An-

sicht, daß ursprünglich die Erdkruste aus einem einzigen Stück bestand, das dann in Schollen zerriß und die Erdteile bildete. Diese jetzt fast allgemein anerkannte Anschauung hat die Naturwissenschaften ungeheuer bereichert und lieferte die Erklärung für viele früher schwer verständliche Tatsachen.

Inzwischen ist durch genaue Messungen festgestellt worden, daß sich Grönland tatsächlich jährlich um 30 m nach Westen bewegt, es entfernt sich also um diesen Betrag Jahr für Jahr von Europa.

1913 heiratete Wegener Else Köppen, die Tochter eines bedeutenden Meteorologen. Aus dieser sehr glücklichen Ehe entsprossen drei Töchter.

Im Weltkrieg war Wegener frontoffizier und wurde zweimal verwundet. Später arbeitete er an der Deutschen Seewarte und der Universität in Hamburg, von 1924 ab in Graz als Professor. 1929 und 1930/31 konnte er endlich seinen langgehegten Plan einer deutschen Grönlandexpedition unter seiner Führung verwirklichen. Da die Vorexpedition für das Verständnis der Hauptexpedition wichtig ist, soll sie an dieser Stelle kurz dargestellt werden.

Alfred Wegeners Expedition von 1929

Sie umfaßt vier Teilnehmer: Alfred Wegener, Johannes Georgi, Fritz Loewe, Ernst Sorge.

Am 27. März 1929 reist die Expedition mit dem dänischen Schiff „Disko“ von Kopenhagen ab nach Hølstensborg in Westgrönland. Dort wird ein mitgebrachtes schweres Motorboot („Krabbe“) ausgeladen. Damit wird die

Westküste eingehend untersucht, zuerst der Abschnitt
Holstensborg—Egedesminde—Godhavn—Jakobshavn—
Quervainshavn.

Vom 20. Mai bis 10. Juni erkundet die Expedition einen
noch unbekanntem Aufstieg (Abb. 2) auf das Inlandeis
von Quervainshavn aus, macht mit vier Hundeschlitten
einen Vorstoß ins Inlandeis von 150 km Länge und
kehrt auf demselben Wege wieder zur Küste zurück (ge-
samter Fußmarsch auf dem Inlandeis 300 km in drei
Wochen). Diese Reise diente zur Erprobung der Teilneh-
mer, der Ausrüstung und der Instrumente. Vor allem
wird festgestellt, welches die leichteste wissenschaftliche
und technische Ausrüstung ist, mit der man reisen kann.

Vom 14. Juni bis 10. Juli wird der Küstenabschnitt Ja-
kobshavn—Ritenbenk—Umanak—Nugatsak auf Motor-
bootfahrten und Fußmärschen erkundet. Dabei werden
16 große Gletscher untersucht. Als zweite noch bessere
Aufstiegsmöglichkeit auf das Inlandeis wird der Kama-
rujuk-Gletscher entdeckt. Wegener zeigt sich trotz seiner
48 Jahre als ein sehr ausdauernder, kraftvoller Mann.
Er unternimmt z. B. einmal eine 26stündige Gletscher-
wanderung zwischen kilometerlangen Spalten ohne eine
Ruhepause. Am 14. Juli wird der für unbesteigbar ge-
haltene Umanakberg (1230 m), „Grönlands Matter-
horn“, von Sorge und Georgi in 25 Stunden bezwungen.

Vom 19. Juli bis 9. September ersteigt die Expedition
den Kamarujuk-Gletscher (Abb. 3) und dringt aufs In-
landeis vor. Die Apparate für Eisdickenmessung nach
dem Echolotverfahren werden erprobt. Zum erstenmal
gelingt es, die Dicke des grönländischen Inlandeises zu

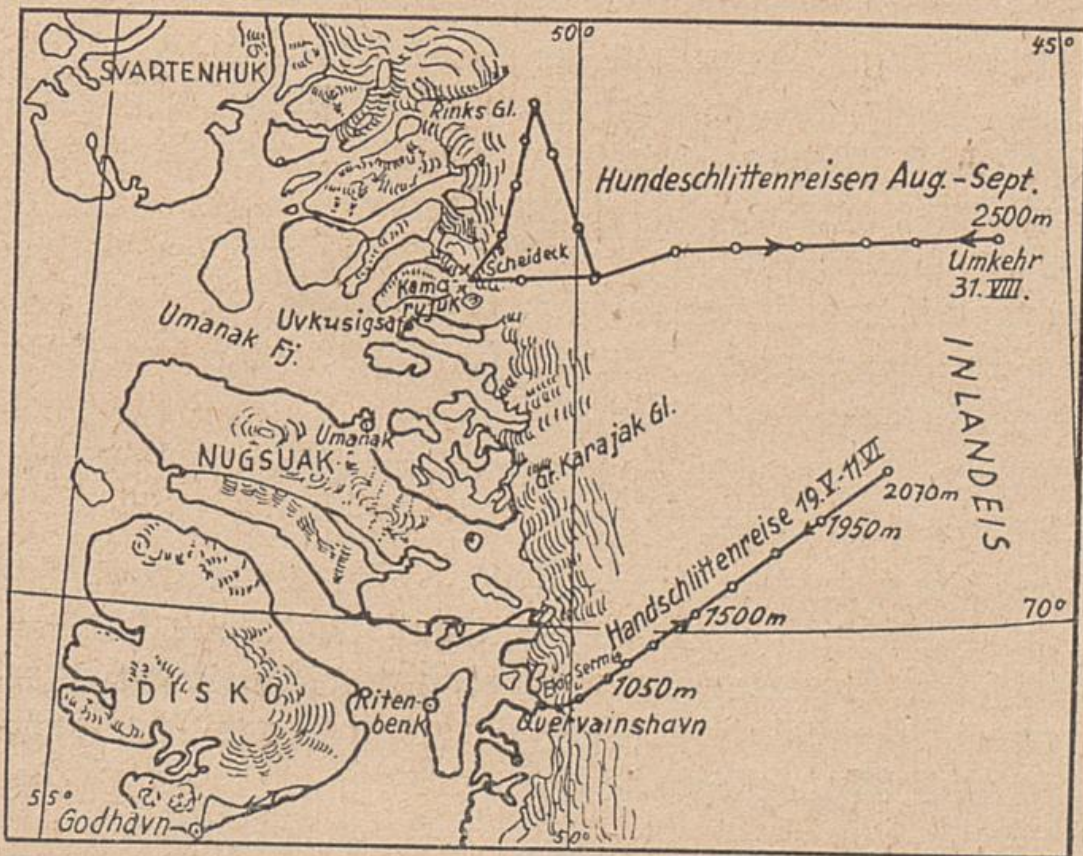


Abb. 2. Nördlicher Teil der Diskobucht und Umanakfjord.
 (Nach einer Karte aus der Zeitschrift der Gesellschaft für
 Erdkunde zu Berlin, 1930, Nr. 3/4)

bestimmen, und zwar nicht nur auf aperem Eis, sondern auch im Firngebiet. 42 km vom Westrande entfernt ist nach Messung von Sorge das Inlandeis bereits 1280 m dick. Zwei Hundeschlittenreisen mit einer Gesamtlänge von 550 km beschließen diese Unternehmung.

Vom 9. September bis 20. September fährt die Expedition mit dem Motorboot die Strecke Kamarujuk—Umanak—Godhavn—Jakobshavn zurück. Vom 23. September bis 1. Oktober unternehmen Georgi und Sorge eine schwierige Faltbootfahrt zur Vermessung des Jakobshavner-Gletschers. Auf weiter Strecke müssen sie das neugebildete Wintereis mit dem Paddel zerschlagen, um durchzukommen. Anschließend fährt die Expedition nach Kopenhagen zurück.

Während der ganzen Expedition führt Georgi die Wetterbeobachtungen aus.

Wegener war über die großen Erfolge dieser Expedition sehr glücklich. Die wissenschaftlichen Ergebnisse übertrafen seine Erwartungen, und er hatte sich davon überzeugen können, daß seine Mitarbeiter mit ihm durch dick und dünn gingen.

Don der Vorexpedition bis zu Wegeners Tod

Nach der Vorexpedition arbeitete Wegener im Winter 1929/30 an der Vorbereitung der Hauptexpedition. Rastlos war er unterwegs zwischen Graz, München, Berlin, Kopenhagen und Hamburg, berechnete gewissenhaft den Bedarf der Expedition, führte einen umfangreichen Schriftwechsel mit Firmen, Behörden und den Teilneh-

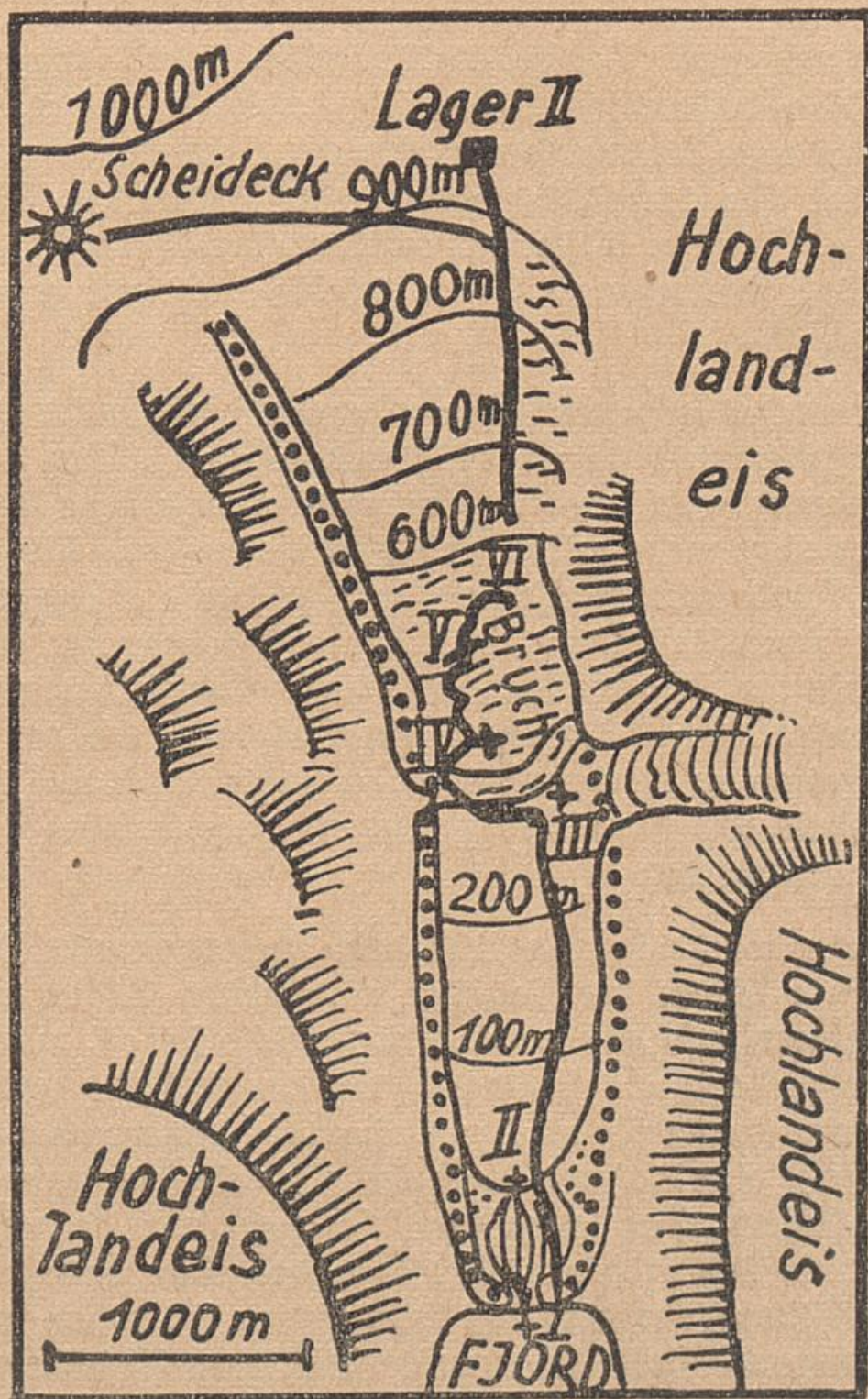


Abb. 3. Der Kamarujuk-Gletscher. Am unteren Kartenrand das offene Wasser des fjordes. (Nach einer Karte aus der Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin, 1930, Nr. 3/4)

mern und war glücklich, als schließlich Ausrüstung und Menschen beisammen waren. Die Kosten der Expedition wurden vom Staat und von privater Seite aufgebracht. Auf der Hauptexpedition wurden drei Stationen (Weststation, Eismitte, Oststation) errichtet, die über ein Jahr lang die Wetter- und Eisverhältnisse eingehend untersuchten.

Wegener hat also vier Grönlandexpeditionen unternommen (1906/08, 1912/13, 1929 und 1930/31). Das Ende der letzten Expedition, die sein Lebenswerk krönen sollte, hat er nicht mehr erlebt. Er ist im November 1930 auf einer Hundeschlittenreise gestorben. Weder der Tag noch die näheren Umstände seines Todes sind bekannt; denn der einzige Augenzeuge, der junge Eskimo Rasmus Dillumsen, nahm Wegeners Tagebuch mit, um es zur Weststation zu bringen, starb aber später auch auf dem Inlandeis und konnte trotz wochenlangen Suchens nicht gefunden werden.

Wegener war, wie man sieht, kein Stubengelehrter, sondern ein Mann der Tat, der am liebsten Wissenschaft und Sport, also geistige und körperliche Arbeit, miteinander verband. Er fühlte sich dort am wohlsten, wo er alle seine Kräfte für eine große Aufgabe einsetzen konnte. Wer mit ihm zusammenarbeitete, wurde unweigerlich von seinem Eifer angesteckt. Er war sehr kameradschaftlich, sah in jedem Menschen das Gute und stellte seine Mitarbeiter gern vor selbständige Aufgaben, weil er Vertrauen hatte und wußte, wie stark Begeisterung antreibt. Von sich selbst verlangte er stets das Höchste.

III. Warum Grönlandforschung?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

IV. Teilnehmerliste

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

1930—31 nahmen teil: Alfred Wegener als Expeditionsleiter,

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

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

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

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

V. Ausführliche Beschreibung und Erläuterung des films F 227 A „Deutsche Grönland-Expedition Alfred Wegener, I. Teil“

(Weiterführende Ergänzungen sind eingerückt)

Die Überfahrt nach Grönland und die Erreichung des Aufstiegs-gletschers

1. Am 1. April 1930 fährt der dänische Dampfer „Disko“ mit der deutschen Expeditions-mannschaft aus dem Hafen von Kopenhagen ab. Am Grönlandkai vor dem Waren-speicher stehen die Angehörigen und winken zum Abschied. Bald ist die Hafenausfahrt an der Mole erreicht. Ein letzter Blick auf das herrlich gelegene Kopenhagen, und dann geht es durchs Kattegat und Skagerrak hinaus in die offene See. Das Schiff fängt im Wellengang an zu stampfen (drei Einstellungen).

Grönland ist seit 1721 dänische Kolonie. Außenhandel und Schiffsverkehr liegen in den Händen der dänischen Regierung. Wer nach Grönland fahren will, muß, selbst wenn er Däne ist, dazu die Erlaubnis der dänischen Regierung einholen. Sie wird ohne weiteres gewährt, wenn ein ernster wissenschaftlicher Zweck angegeben wird. Dagegen ist Grönland Vergnügungsreisenden verschlossen.

Die Schiffe des grönländischen Handels laufen die zahlreichen Häfen der Westküste jährlich mehrmals an, die beiden Häfen der Ostküste (Angmagsalik und Scoresbysund) dagegen nur je einmal wegen der gefährlichen Eissperren. Da die Westküste erfahrungsgemäß früher im Jahre zugänglich ist,

wählte Wegener hier den Zugang ins Innere. Die Grönlandschiffe sind im allgemeinen für Fracht und Personen eingerichtet. Sie sind klein, haben zum Teil außer den Maschinen noch Segel und können gegen starken Weststurm nicht angehen.

Die „Disko“ ist das modernste und am besten eingerichtete Schiff. Sie fährt zwischen den Orkney- und Shetland-Inseln hindurch und läuft auf besonderen Wunsch Wegeners Reykjavik auf Island an. Dort werden 25 isländische Pferde an Bord genommen, die als Tragtiere dienen sollen.

2. Alfred Wegener unterhält sich an Bord der „Disko“ mit Kapitän Hansen.

Zum dritten Male bringt Hansen Wegener nach Grönland (früher schon auf den Expeditionen von 1906 und 1912); daher kennen sich beide gut.

3. Die Westküste von Grönland kommt in Sicht. Noch sieht die schneebedeckte Gebirgskette klein aus. Wir fahren zwischen Eisbergen hindurch und an hohen Felswänden entlang, die von Schneeschluchten durchzogen und mit Eiskappen bedeckt sind (drei Einstellungen).

Grönland stellt einen riesigen Block aus Gneis dar. Nur an wenigen Stellen finden sich Ablagerungen von Sandstein, Kalk und Ton, außerdem Basaltdecken und Kohlenlager. Im Westen erreichen die Berge 2400 m, im Osten annähernd 4000 m Höhe. Dazwischen eingebettet liegt das gewaltige Inlandeis, das sich von den Rändern her schildförmig nach der Mitte zu aufwölbt. Dort erreicht es 3100 m Höhe.

Die Gebirge im Westen und Osten tragen eine eigene Vergletscherung ähnlich wie das norwegische Hochgebirge. Die Schneegrenze liegt in Grönland ebenso tief (700 bis 1500 m über dem Meerespiegel) wie in Norwegen. Das Inlandeis bekommt durch Schneefall immer wieder neuen Zuwachs. Da es aber plastisch ist (ähnlich wie Teer oder Wachs), fließt es nach allen Seiten auseinander und sendet durch Täler der Randgebirge Gletscher ins Meer. Die Gletscher brechen am Meer ab und erzeugen Eisberge¹⁾. Man sagt: Die Gletscher „kalben“. Vom Gletscher abgebrochene Eisstücke heißen „Kalbeis“. Ein anderer Teil des Inlandeises schmilzt im wärmeren Randgebiet ab und bildet Flüsse, die gleichfalls ins Meer fließen.

Bei der Betrachtung der Eisberge ist zu beachten, daß nur $\frac{1}{8}$ eines Eisberges aus dem Wasser herausragt, $\frac{7}{8}$ dagegen unter Wasser schwimmen. Die größten Eisberge erreichen 140 m Höhe über Wasser und tauchen 600 m tief ein.

4. Das Schiff ist in den Hafen von H o l s t e n s b o r g eingelaufen. Die kleine Kolonie hat nur 300 Einwohner. Schnee deckt das Land bis zum Meerespiegel. Grönland liegt noch im tiefsten Winter (15. April 1930).

In Hølstensborg wird das Expeditionsgepäck von dem Eisenschiff „Disko“ an Land gebracht und einige Tage später auf das nur 405 Brutto-Registertonnen große Holzschiff „Gustav Holm“, das eigentliche Expeditionsschiff, geladen. Es umfaßt 2500 Gepäckstücke.

1) Siehe Unterrichtsfilm und Beiheft F 217 „Entstehung von Eisbergen an der Küste Grönlands“.

5. Isländische Pferde werden verladen. Die Pferde sind klein und unansehnlich. Aber sie zeichnen sich vor anderen Pferderassen durch ihre Ausdauer und Genügsamkeit aus. Durch ihren langen Haarwuchs sind sie gut gegen Kälte geschützt (drei Einstellungen).

Sie gehen sehr sicher über Felsen und Eis und schwimmen mutig durch eiskaltes Wasser der Flüsse. Als Nahrung brauchen sie nur Heu, können aber auch an Kraftfutter gewöhnt werden. Ein gutes Reitpferd trägt den Reiter täglich 80 km weit, ein Lastpferd wird mit 100—125 kg beladen. Auf Wegeners Expedition werden die Pferde zum Schlittenziehen und Lasttragen benutzt. Schon lange vor 1930 wurden isländische oder mandschurische Pferde auf Polarexpeditionen benutzt (1894 von Jackson, 1901 von Baldwin, 1903 von Fiala, alle auf Franz-Joseph-Land; ferner 1912 von Koch und Wegener auf Grönland; ferner 1911 von F. A. Scott auf dem Eis der Roßbarriere), aber nie mit dem Erfolg von Wegener 1930.

6. Das schön verzierte Heck von „Gustav Holm“.

Für Eisfahrten benutzt man am besten Holzschiffe, da sie elastischer und leichter auszubessern sind als Eisenschiffe.

7. „Gustav Holm“ trägt am Bug besondere Metallverstärkung zum Schutz gegen das Eis. Sie besteht aus Eisenbändern, die die Elastizität des Holzes nicht beeinträchtigen.

8. Holzteile für das Winterhaus der Weststation werden verladen (zwei Einstellungen).

9. Ballen von Preßheu für die Pferde werden zum „Gustav Holm“ gebracht.

Das Heu stammt teils aus Dänemark, teils aus Island.

10. Benzin- und Petroleumtonnen werden verladen (zwei Einstellungen).

Benzin dient als Treibstoff für zwei Motorschlitten, Petroleum zum Heizen und Kochen, bei größerer Kälte auch als Schmiermittel statt Öl.

11. In riesigen Kisten sind zwei Motorschlitten eingepackt (drei Einstellungen).

12. Zwei Schiffe liegen nebeneinander. Das linke ist „Gustav Holm“, das rechte der Schoner „Hvidfisken“, der hier zum Abstellen der Motorschlittenkisten dient und später zur Lastenbeförderung der Expedition benutzt wird.

13. Am 26. April fährt „Gustav Holm“ von Holstensborg nach Norden. Beim Abschied winken wir fröhlich der gastfreien Kolonie zu.

14. Nach Norden geht die Fahrt, meist durch offenes Wasser. Ab und zu werden Kalbeisfelder angetroffen. Mühelos schiebt das Schiff die kleinen Eisstücke beiseite.

Diese Eisstücke sind die letzten Reste ehemaliger größerer Eisberge, stammen also ursprünglich vom Inlandeis.

15. Nun hat das Schiff die Wintereiskante dicht nördlich Umanak erreicht und zerbricht sie in Schollen (drei Einstellungen).

Es soll die auf der Dorexpedition 1929 gefundene günstige Aufstiegstelle Kamarujuk erreichen. 42 km sind es vom Schiff bis dorthin. Näher zum Lande ist das Wintereis in der Umgebung des Schiffes 35 bis 45 cm dick. Die Maschinenkraft des Schiffes ist zu schwach. Die Versuche, durchzukommen, müssen bald aufgegeben werden.

Das Wintereis ist aus gefrorenem Meerwasser im letzten Winter gebildet, hat also mit dem Inlandeis nichts zu tun. Durch seine völlig ebene Oberfläche unterscheidet es sich deutlich von den Eisbergen und Kalbeisbrocken. Meereis ist durch seinen Salzgehalt nicht so spröde wie Süßwassereis, sondern nachgiebiger, biegsamer.

16. Eskimos sind mit ihren Hundeschlitten herbeigeeilt und vertäuen das Schiff am Eise. Sie tragen ein langes Seil, an dessen Ende ein Eisanker befestigt ist. Der Anker wird weit vom Schiff ins Eis eingehauen (fünf Einstellungen).

17. Das Gepäck wird aufs Eis gebracht, zuerst die beiden Motorschlittenkisten. Die Schlitten werden ausgepackt (fünf Einstellungen).

Dann werden die Achsen und Kufen montiert. Die Schlitten werden mit Gummizügen an die Achsen angehängt.

18. Polarkhunde ziehen mit einem Motorschlitten und daran angehängtem leeren Hundeschlitten über das Eis davon.

Die Lage der Expedition ist gleich zu Anfang schwierig, da der strenge Winter 1929/30 eine sehr

festen Eisdecke gebildet hat. Statt zu Wasser, wie Wegener ursprünglich plante, muß nun versucht werden, übers Eis nach Kamarujuk zu kommen. Georgi und Sorge fahren auf Hundeschlitten dorthin und melden Wegener, daß das Eis im inneren Teile des Fjordes schon stark abgeschmolzen ist und nur noch wenige Tage lang Schlitten tragen kann. Man kann schon mit einem Speer mühelos durchs Eis durchstoßen. Die Lufttemperaturen liegen zeitweise schon über 0°. Um die Eisdecke noch auszunutzen, läßt Wegener beide Motorschlitten (noch ohne Motoren) von Sorge, Schiff, Kelbl und drei Grönländern mit zwei Hundegespannen sofort nach Kamarujuk ziehen. An jeden Motorschlitten wird ein Hundeschlitten für die Rückfahrt angehängt. Hunde und Schlitten sind in benachbarten Kolonien entliehen worden. Diese recht gewagte Unternehmung, bei der die schweren Motorschlitten nahe daran sind durchzubrechen, dauert 22 Stunden, so daß die Mannschaft mit der vorangegangenen 12stündigen Entladungsarbeit der Schlitten 34 Stunden ununterbrochen schwer arbeitet. Solche langen Arbeitszeiten kommen im Polargebiet oft vor, da es vom Frühjahr bis in den Herbst dort nicht dunkel wird. Schon auf der Rückfahrt zum Schiff brechen die Hundeschlitten durch das Meereis, so daß weitere Fahrten nach Kamarujuk nicht mehr möglich sind. Die Übergangszeit zwischen Winter und Sommer bildet die größten Schwierigkeiten für Schiff und Schlitten, weil weder offenes Wasser noch festes Eis auf längeren Strecken anzutreffen sind. So muß

sich Wegener schweren Herzens entschließen, das Gepäck nach der 10 km entfernten Eskimosiedlung Uokusigsat zu bringen, die noch über festes Meereis zu erreichen ist.

19. Hunde und Pferde ziehen auf Schlitten das Expeditionsgepäck (Benzintonnen, Lebensmittelkisten, Pressheu, einen Leichter) über das Meereis vom Schiff nach Uokusigsat (6. bis 8. Mai 1930) (fünf Einstellungen).

Nach Alfred Wegeners Berechnung fuhren dabei Pferde- und Hundeschlitten 402mal mit insgesamt 113 600 kg Last. Der Film zeigt davon — wie von allen Expeditionsvorgängen — nur einen kleinen Ausschnitt. Das ist stets zu beachten, wenn man sich vom Umfang der Expeditionsarbeiten eine richtige Vorstellung machen will.

20. Hoher Wellengang vom offenen Meer läuft als Dünung weit unter dem biegsamen Meereis fort und zerbricht allmählich die Eisdecke in Schollen.

21. Matrosen, die uns beim Ausladen geholfen haben, kehren über die Schollen zum Schiff zurück (drei Einstellungen).

22. Eskimos fahren mit Schlitten über die schwankenden Schollen (zwei Einstellungen).

23. Die Expeditionsteilnehmer sind mit Booten vom Schiff zu der nahen Insel Kekertak gefahren und haben das felsige Ufer (Gneis) erreicht.

24. Kisten werden getragen und Schlitten werden fertiggemacht zur Fahrt von der Insel über das feste Meer-

eis nach Uokufigsat. Die Eisschollen haben sich durch gegenseitiges Reiben und Stoßen abgerundet.

Der Name Uokufigsat bedeutet „Speckstein“, d. i. ein weicher Stein, aus dem man mit dem Messer Hausgeräte, wie Teller, Schalen usw., schneiden kann.

Zwischen Insel und Festland hält sich die feste Meereisdecke am längsten; darum wird dieser Punkt für die letzte Lastenbeförderung ausgesucht.

25. An den Felsen der Insel Kerkertak liegt noch angefroren der gut ausgebildete Eisfuß, der letzte Rest des Wintereises. Auf dem Eisfuß kann man noch mit Schlitten fahren, wenn die Eisdecke sonst schon vollständig zerbrochen und unbefahrbar ist.

26. Ein weißes Zelt auf einer grünen Wiese. Wir befinden uns in dem Wartelager von Uokufigsat.

Die Ränder Grönlands sind zum Teil eisfrei. Die Sommerwärme reicht hin, um in den Tälern und Mulden zwischen den Gebirgsketten Pflanzenwuchs, ähnlich der sibirischen Tundra, hervorzubringen. Moose und Flechten überwiegen; außerdem gibt es mehrere hundert Arten von Blütenpflanzen.

27. Wegener (links) und Kraus haben im Zeltlager Ausrüstungsstücke (Lebensmittelkisten und Kleidersäcke) aufgestapelt.

28. Wegener (links) bespricht mit dem dänischen Kolonieverwalter Knudsen die Eisverhältnisse und die Anwerbung von Eskimos und Hunden für die kommenden Reisen.

29. Blick in ein offenes Zelt. Die Mannschaft beim Mittagessen. Der Primuskocher, ein Petroleumvergaser, steht auf einer Kiste dicht links von der mittleren Zeltstange.

30. Am Strande von Uokusigsat liegt geordnet das Expeditionsgepäck. Es liegt hoch genug, um nicht vom Hochwasser oder von Kalbungswellen naß zu werden. Die großen Motorschlittenkisten sind jetzt leer, denn die Motorschlitten sind bereits über das Eis nach Kamarujuk gezogen worden.

31. Nicht weit vom Expeditionsgepäck stehen die Eskimohäuser. Im Hintergrund erhebt sich der gewaltige Gebirgsgrat auf der später „Alfred-Wegener-Land“ genannten Halbinsel.

Das grönländische Winterhaus paßt sich der Landesnatur genau an. Die Wände bestehen aus unbehauenen Steinen und Torfstücken; die Ritzen werden mit Moos verstopft. Die Dachsparren wurden früher aus Walrippen oder Treibholz hergestellt und mit Fellen oder Rasenstücken zugedeckt. Holzstämme werden in manchen Gegenden Grönlands in großen Mengen angetrieben. Sie stammen von Sibirien und wandern über das nördliche Eismeer mit den Meeresströmungen. — Im Dach des Eskimohauses befindet sich ein Loch zum Abzug der verbrauchten Luft. Trotzdem ist der Aufenthalt im Haus sehr ungesund. Fenster wurden jahrhundertlang aus zusammengenähten, straff gespannten Darmhäuten hergestellt. Jetzt werden sie mehr und mehr durch eingeführte Glasfenster

ersetzt. Die heutige Grönländerkultur ist in jeder Hinsicht ein Gemisch aus eskimoischen und dänischen Bestandteilen. Heute wird auch Bauholz aus Dänemark eingeführt. Daher findet man viele Häuser mit Holzdächern. Das Hausinnere besteht meist nur aus einem Raum. Ein kleiner Herd für Kohlenfeuerung und eine erhöhte Schlafstelle aus fellbelegten Brettern für die ganze Familie sind die wichtigsten Einrichtungsgegenstände. Das Leben in den Eskimohäusern ist wegen der Überhitzung und mangelnden Lüftung für Europäer eine Qual. Ein Drittel aller Grönländer stirbt an Erkrankungen der Lunge! Vor der Ankunft der Dänen zogen die Grönländer während des ganzen Sommers von einem Seehundfangplatz zum anderen und wohnten in Zelten, lebten daher viel mehr in frischer Luft. Die Dächer ihrer Häuser ließen sie inzwischen abgedeckt, so daß die Sonne die Häuser trocknete und keimfrei machte. Im Zeitalter der Industrialisierung sind sie sesshaft geworden und wohnen Sommer und Winter in den ungesunden Steinhäusern.

32. In der kleinen Bucht stranden oft Eisstücke; man benutzt sie zur Gewinnung von Trinkwasser (zwei Einstellungen).

33. Eskimos legen ein Kajak auf ein Holzgerüst.

Das Kajak ist das wichtigste Fahrzeug der Eskimos, solange das Wasser offen ist. Es wird aus einem Holzrahmen (oft aus Treibholz oder aus hölzernen Faßreifen) aufgebaut, mit feuchten enthaarten Seehundfellen überspannt und von Frauen innen und

außen wasserdicht mit Renntiersehnen genäht. Es ist das schnelle, niedrige und vor allem lautlose Fahrzeug, mit dem sich der feinhörige Seehund bis auf Schußweite beschleichen läßt. Es ist zugleich das seetüchtige, ganz geschlossene Boot, mit dem der Fahrer wasserdicht verbunden ist und auch im Sturm noch über das Meer von einer Siedlung zur anderen fahren kann. Und schließlich ist es leicht genug (30—40 kg), damit der Grönländer es ohne weiteres an einer Übertragstelle von einem Fjord zum anderen über Land tragen kann. Eine größere Leistungsfähigkeit bei kleinstem Stoffbedarf ist kaum denkbar. Die Kajaks müssen am Lande stets auf hohen Gerüsten aufbewahrt werden, damit sie vor den Polarhunden geschützt sind, die sehr gern Seehundsfelle fressen. — Auf Wegeners Expedition wurden Kajakfahrer zur Überbringung von Meldungen oft benutzt. Für Menschen nordischer Rasse sind die Kajaks zu klein. Nur Menschen mit sehr kurzen Beinen können die Knie durch die enge Einsteiglücke hindurchzwängen.

34. Alfred Wegeners Kopf, Großaufnahme.

Für Wegener beginnt eine drückende Wartezeit. Das Meereis will und will nicht weichen. Die ersehnten Westwinde, die hohen Seegang bringen und so das Eis zerbrechen, bleiben aus. Wegener schreibt in seinem Tagebuch: „26. Mai, Montag abends, 17. Wartetag. Himmel, Geduld, Geduld! Ostwind, aufklarend.“

Am 29. Mai fahren Wegener, Sorge, Kraus und Eskimos mit Hundeschlitten übers Eis und dann

mit einem Schlauchboot durch das Wasser des Kamarujuk-Fjordes, um die Eisverhältnisse und den Aufstieg auf den Kamarujuk-Gletscher zu erkunden. Sorge und Kraus gehen mit Handschlitten 40 km weit ins Inlandeis hinein (bis 8. Juni). Wegener kehrt mit den Eskimos nach Ulokusigsat zurück. Das Eis liegt noch lange fest. Wegeners Tagebuch: „9. Juni, 31. Wartetag . . . Das Wetter ist trübe und meine Stimmung noch mehr. Vor 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.“ — Ingnerit-fjord ist der Hauptfjord, von dem der Kamarujuk-fjord einen Seitenfjord bildet.

35. Wegener steht am Mast des Motorboots und blickt mit dem Fernglas über das schmelzende fjordeis, auf dem große Schmelzwasserseen liegen.

Die verlorene Wartezeit verspätet alle Expeditionsarbeiten so, daß die letzten Reisen bis in den Winter dauern. Dadurch ist später Alfred Wegeners Tod verursacht worden. Die Tragik vieler Polarexpeditionen liegt darin, daß der Mensch durch die Naturgewalten sehr stark gebunden ist und Pläne nicht leicht ändern kann. Ein einziges ungünstiges Er-

eignis am Anfang beeinflusst die Expedition bis zum Ende.

Endlich, nach 38 Wartetagen, ist das Eis so weit zerbrochen, daß ein Vorstoß von Uokusigsat nach Kamarujuk gewagt werden kann.

36. Pferde und Ausrüstungsstücke werden auf den Schoner „Hvidfisken“ geladen. Das Schiff fährt ab. Die Eskimos auf den Felsen von Uokusigsat blicken zum Abschied nach. Noch ist der Fjord mit Eisschollen bedeckt. Aber es geht vorwärts, an den Fjordwänden entlang (fünf Einstellungen).

Knapp die Hälfte des Gepäcks kann auf den verhältnismäßig kleinen Schoner verladen werden. Unterwegs müssen noch Eissprengungen gemacht werden. Sie bleiben praktisch erfolglos. Währenddessen öffnet sich das Eis in der Nachbarschaft von selbst.

37. Der Kamarujuk-Gletscher, unser Aufstieg aufs Inlandeis, kommt in Sicht. Die oberste sichtbare Eisfläche liegt 900 m über dem Meeresspiegel. Dorthin muß das Gepäck getragen werden.

38. Das Gepäck wird am Ende des Kamarujuk-Fjordes ausgeladen und an Land gebracht. Zwei Eskimoschlitten dienen als Landungsbrücken. Kisten werden zum Stapelplatz getragen (17. bis 18. Juni) (zwei Einstellungen).

Wegeners Tagebuch: „18. Juni, Mittwoch abends. Das war ein guter Tag, ein herrlicher Tag, ein Tag, der uns einen guten Schritt vorwärts gebracht hat!“ — Am 22. Juni kam „Hvidfisken“ mit dem

zweiten Teil der Last und wurde sogleich entladen. Zur Beschleunigung der Arbeiten wurde ein fester Landungssteg gebaut.

39. Der Aufstiegs-gletscher aus 250 m Seehöhe gesehen.

40. Eskimos steigen langsam hinan. Der ganze Kamara-juk-fjord ist sichtbar. Im hintergrund steht der 1300 m hohe Spitzberg von Uokufisat (linke Bildhälfte, rechts neben dem verschneiten Gebirgskamm; Entfernung 30 km), wo die Expedition hergekommen ist. Eine Schwenkung um 180° zeigt den Aufstiegs-gletscher von unten bis oben. Meist ist die Eisoberfläche sehr gut gangbar. Höher oben im Gletscherbruch beginnen erst die Schwierigkeiten. Dort ist der Gletscher ziemlich stark zerpalten. Links neben dem Eis erstreckt sich die hohe Seitenmoräne (in ihr wird später ein Pferdeweg angelegt). Ganz oben leitet der Gletscher ins Inlandeis über. Hinter dem obersten sichtbaren Eis liegt nicht weit der letzte Felsen, der noch aus dem Eis herausragt, der „Nunatak Scheideck“ (unsichtbar). Dort oben findet später die Weststation ihren Platz.

Die erste Schwierigkeit, die Wintereisdecke, hat die Expedition mit schweren Zeitopfern überwunden. Welche Hindernisse und Gefahren wird nun der Gletscher bringen?

Hier schließt die Unterrichtsfilmrolle F 227 B „Deutsche Grönland-Expedition Alfred Wegener, II. Teil“ an, die das hinaufschaffen der Ausrüstung aufs Inlandeis und die ersten Fahrten mit Motorschlitten und Hundeschlitten zeigt.

VI. Schrifttum

1. **Alfred Wegeners letzte Grönlandfahrt**, herausg. von Else Wegener. Leipzig 1936.

Eine allgemeinverständliche Darstellung der Expedition 1930—31, von den Teilnehmern verfaßt, mit vielen, leider z. T. sehr kleinen Bildern.

2. **Im Eis vergraben**, von Johannes Georgi. München 1936.

Eine anschauliche, kurzgefaßte Expeditionsgeschichte und — als Hauptteil — die Tagebuchaufzeichnungen von Georgi in Eismitte. Viele gute Bilder.

3. **Mit Motorboot und Schlitten in Grönland**, von Alfred Wegener, Bielefeld und Leipzig. (Im Frühjahr 1940 vergriffen.)

Das Buch ist Alfred Wegeners letztes Werk. Es schildert die inhaltreiche, glückliche Vorexpedition von 1929 in Alfred Wegeners geist- und gemütvoller Art, allgemeinverständlich und spannend geschrieben, gut bebildert.

Über alle methodischen und technischen Fragen des Unterrichtsfilms, insbesondere über die praktische Filmarbeit in der Schule, berichtet laufend die Monatschrift „**Film und Bild**“

Zeitschrift der Reichsanstalt für Film und Bild in Wissenschaft und Unterricht

Verlag W. Kohlhammer, Berlin NW 7, Schiffbauerdamm 19. Bezugspreis RM. —.90 pro Vierteljahr, zuzüglich Zustellgebühren.

Druck von W. Kohlhammer in Stuttgart



03SE2187

3225400