



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

## **Universitätsbibliothek Paderborn**

### **Deutsche Grönland-Expedition Alfred Wegener**

**Sorge, Ernst**

**Stuttgart [u.a.], 1939**

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

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

## 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 Eisberge<sup>1)</sup>. 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. Polarhunde 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  $180^{\circ}$  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.