



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

## **Mit Motorboot und Schlitten in Grönland**

**Wegener, Alfred**

**Bielefeld, 1930**

Das letzte Abenteuer

---

[urn:nbn:de:hbz:466:1-75459](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-75459)

Leute war, uns mit Kaffee und Kuchen und selbstgebrautem Bier zu bewirten. Als wir dachten, nun für einen langen Schlaf vollauf gestärkt zu sein, wurde uns angekündigt, in einer Stunde sollten wir erst das eigentliche Abendessen, nämlich Möwenbraten, haben. Alles verlief planmäßig, nur ein wenig kränkte es vielleicht unsere Wirte, daß wir trotz unseres sicher wenig gepflegten Äußeren das angebotene Waschwasser bis zum nächsten Morgen zurückstellten, um schneller in den Schlaffack zu kommen. Den hatten wir nun freilich verdient, und unvergleichlich angenehm war das Bewußtsein, endlich der Mausefalle des Tasiusak entronnen zu sein!

### Das letzte Abenteuer

Die Erzählung von Georgi zeigte uns, wie berechtigt die Befürchtungen gewesen waren, die wir in Jakobshavn während seiner und Sorges Abwesenheit gehegt hatten. Es war ein recht gefährliches Abenteuer gewesen. Mancher wird sagen: sie haben Glück gehabt. Aber es war das Glück des Tüchtigen, der alle Chancen, wo sie sich bieten, mit Energie auszunutzen versteht.

— Unsere Gastgeber erboten sich, sofort anzuspinnen, um die zurückgelassenen Sachen nachzuholen. Aber wir konnten leicht ausrechnen, daß es heute zu spät werden würde und verabredeten es lieber für den nächsten Tag.

Wir fuhren also nach Jakobshavn zurück, wo wir mit dem Boot besser lagen, legten beim Kolonieleiter Bericht ab und fuhren am nächsten Morgen wieder nach Claushavn hinüber. Herr Böhme sollte mit zwei Hundeschlitten und zwei Grönländern diese kleine Unternehmung durchführen, die ihm eine willkommene Abwechslung in der Wartezeit bis zum Schiff bot.

Diese Tour erwies sich aber als schwieriger und zeitraubender, als wir gerechnet hatten.



Die beiden Hundeschlitten gingen wie die wilde Jagd davon, aber kamen nicht so weit wie sie sollten. So blieb ein zeitraubender Anmarsch bis zur Depotstelle. Aber schließlich standen sie vor dem „deutschen Kajak“, das zum Erstaunen der Grönländer unter den kundigen Händen Böhmes in wenigen Minuten in den zugehörigen Rucksäcken verschwand. Ihr Erstaunen wurde aber noch größer, als Böhme es beim Rückweg am Ufer eines Süßwassersees wieder aufbaute, und sie damit über den See beförderte. Wahrscheinlich war es das erstemal, daß Grönländer in einem Klepperboot saßen. Daß es ihnen gefiel, darüber ließ ihr entzückter Ausruf „Tyske Kajak ajungilak!“ keinen Zweifel. Dann wurde das Boot wieder verpackt und auf die Hundeschlitten verladen, und nun ging es über Stock und Stein, über Schnee, Felsen und durch die Luft nach Clausshavn zurück. Sie trafen dort aber erst bei Anbruch der Dunkelheit ein, so daß wir, um nicht bei Nacht über die Eisbergbank fahren zu müssen, noch bis zum nächsten Morgen vor Clausshavn liegen blieben.

Unser Motorboot sollte verabredungsgemäß in Godhavn ins Winterquartier gehen, und wir selbst sollten ebendort an Bord von „Gertrud Rask“ gehen. Da die Zeit jetzt drängte, gedachten wir schon am Tage nach der Einholung des Faltbootes über die Diskobucht hinüber nach Godhavn zu fahren.

Nun hatten wir freilich die Nacht entgegen dem Programm bei Clausshavn gelegen und mußten erst Böhme und Tobias wieder in Jakobshavn abliefern, ehe wir nach Godhavn fuhren. Wir standen aber früh auf und glaubten, den kurzen Abstecher nach Jakobshavn noch vor der Überfahrt nach Godhavn schaffen zu können.

Es war prächtiger Sonnenschein, aber kalt, und es wehte ein steifer Ostwind.

Die heutige Fahrt war also unsere letzte Expeditionsfahrt. Wenn in Godhavn unsere Anker fielen, dann ging die „Krabbe“ ins Winterquartier. Unsere brave „Krabbe“! 2100 Seemeilen hatte sie dann hier in den grönländischen Fjorden



zurückgelegt, eine Strecke etwa wie von der Ostsee bis zum Nordpol!

Es war aber auch Zeit, Schluß zu machen. Wir waren im Oktober. Der Aufenthalt in der kalten Kajüte mit den vereisten Bullaugen und der von Kondenswasser tropfenden Decke war nicht mehr so angenehm wie im Sommer. Für Winterfahrten war die „Arabbe“ nicht eingerichtet. Und wir selbst hatten auch nichts dagegen, wieder nach Haus zu kommen. Wir waren längst mit Natureindrücken überfättigt.

Aber wundervoll war es gewesen, dies spannende Leben voller Kampf und Arbeit.

„Und sehet ihr nicht das Leben ein, nie wird euch das Leben gewonnen sein!“ — Nun ja, wie das meiste, was Schiller gesagt hat, stimmt auch wohl dies nicht ganz. Es gibt, glücklicherweise, auch sonst noch starke lebensbejahende und kraftspendende Erlebnisse, die nicht gerade mit Gefahr verbunden zu sein brauchen. Aber sieht man von dieser zu weit gehenden, ausschließenden Form ab, so ist Schillers Gedanke doch richtig: Nach überstandener Gefahr genießt man die bloße Tatsache des Daseins auf eine besondere, robuste, fast möchte man sagen primitive Weise, man steht dann fester auf dieser Erde als je zuvor. Das hatten auch wir bei unseren Abenteuern wieder und wieder erfahren.

Eine andere Frage war freilich, welches Licht eben diese Abenteuer auf mich als Expeditionsleiter warfen. Rickmers, der Leiter der deutsch-russischen Pamir-Expedition, hat einmal gesagt: Abenteuer sind Regiefehler. Es ist Sache des Expeditionsleiters, dafür zu sorgen, daß die Expeditionsmitglieder keine Abenteuer erleben, denn solche stören nur die wissenschaftlichen Arbeiten. Nach diesem Maßstabe gemessen, hatte ich wohl keine sehr günstige Beurteilung zu erwarten.

Aber ich glaube, Rickmers hat ebensowenig Recht wie Schiller. Die Wahrheit muß irgendwo in der Mitte liegen. Denn wenn der Expeditionsleiter nicht eine gesunde Abenteuer-



lust seiner Expeditionsmitglieder in Rechnung setzen darf im Dienste der Wissenschaft, so kann er einpacken.

Doch wie dem auch sei, jetzt lag ja das letzte Abenteuer hinter uns. Jetzt hatten wir nur noch Böhme und Tobias in Jakobshavn abzusetzen und nach Godhavn zu fahren, und dann war die Expedition aus.

— Solche und ähnliche Gedanken gingen mir durch den Kopf, als wir zusammen in der Kajüte saßen und unsere Morgenhafergrütze verzehrten. Nur Georgi war draußen bei der Maschine, und unser Gast Böhme bediente das Ruder. Wir fuhren schon am Rande der Eisbergbank, und hin und wieder polterte ein Eisstück an den Seiten der „Krabbe“ entlang.

Gerade hatten wir wieder dies Geräusch gehört. Wir schenkten ihm kaum Beachtung. Unsere „Krabbe“ vertrug mehr, das wußten wir aus Erfahrung.

Da erscheint Georgis Kopf in der Kajütentür:

„Wir haben beide Schraubenslügel abgebrochen!“

— Beide —

Blitzartig schießt mir der törichte Gedanke durch's Gehirn: Wie gut, daß ich gerade mit meiner Hafergrütze fertig bin! Raus!

Was ist los? Beide Schraubenslügel? Abgebrochen?

!!! Himmeldonnerwetter!!!

So ein Pech! Noch am letzten Tage der Expedition!

„Stellen Sie wenigstens die Hustenmaschine ab, ohne Schraube hilft uns der beste Motor nichts!“

Wir setzten erst einmal das Stagssegel, um steuerfähig zu bleiben, und dann hielten wir Kriegsrat. Weder Georgi noch Böhme hatten das Eisstück gesehen, dem wir das Unglück zu danken hatten. Vielleicht war es ein Stück dieses heimtückischen Blaueises, das tief im Wasser schwimmt und kaum zu sehen ist.

— Was sollten wir nun tun?

Gingen wir weiter nach Jakobshavn, so mußten wir erst um die Eisberge herum und dann gegen den Wind aufkreuzen.



Die Segeleigenschaften der „Krabbe“ waren bisher noch wenig bekannt. Sicher war nur, daß wir zu wenig Ballast hatten und daß die Segel sehr klein und für Kreuzen schlecht geeignet waren. Ganz leicht würde es also nicht sein, Jakobshavn zu erreichen. Und dann? Das Boot sollte ja nach Godhavn, dort lag schon die Ölfarbe für das nächste Jahr, dorthin sollte unsere erste Schraube geschickt werden, alles war fest verabredet. Wer sollte dann das Boot ohne Schraube dorthin bringen? Und Jakobshavn eignet sich schlecht als Winterquartier. Man konnte natürlich im Augenblick nicht alle Möglichkeiten übersehen, aber das eine war sicher: gingen wir nach Jakobshavn, so mußten wir von dort mit „Gertrud Rask“ nach Haus fahren, ohne selbst unser Boot ins Winterquartier gebracht zu haben. Und dann mußten andere Leute gebeten werden, die Karre, die wir verfahren hatten, wieder herauszuziehen.

Nein! Wozu wehte denn jetzt Ostwind? Er blies uns ja direkt hin nach Godhavn! Er blies vielleicht etwas mehr als unbedingt nötig war, aber gerade das eröffnete die Möglichkeit, Godhavn noch heute abend zu erreichen. Es war ja erst 7 Uhr morgens.

Ernsthafte Einwendungen wurden nicht gemacht. Böhme und Tobias machten zwar etwas lange Gesichter. Sie wollten ja gar nicht nach Godhavn, sondern nach Jakobshavn! Aber mitgefangen — mitgehangen. Sie konnten ja nach einigen Tagen mit „Gertrud Rask“ wieder nach Jakobshavn zurückkehren.

Das alles ging sehr schnell. Es waren wohl kaum 5 Minuten seit dem Unglück vergangen, da nahmen wir Kurs auf Godhavn und begannen, uns mit dem Großsegel zu beschäftigen.

Wir gingen vorsichtig zu Werk und setzten das Großsegel zunächst doppelt gerefft. Bald sahen wir aber, daß wir mehr Zeug vertrugen und lösten das zweite Reff. Das Stagsegel fuhren wir ungerefft als Spinnaker heraus. Damit hatten wir eine brausende Fahrt, fast 4 Knoten.

Allmählich kamen wir wieder zur Ruhe. Es mußte ja eine lange Fahrt werden. Und hoher Seegang stand zu erwarten,



wenn wir weiter hinauskamen auf die Diskobucht. Da galt es, das Deck aufzuklären, alles festzuzurren und die Eiskruste abzuschaben. Sie rührte von den Spritzern her, die wir übernommen hatten, als wir noch Motorboot waren. Jetzt, wo wir mit dem Winde segelten, kam natürlich nichts über Deck.

Wenn man es sich recht überlegte, so war eigentlich diese unfreiwillige Segeltour gerade das, was uns noch gefehlt hatte. Die Segel waren der einzige Teil unserer Ausrüstung, der noch nicht zur Geltung gekommen war.

Leise meldete sich zwar schon jetzt ein unbehaglicher Gedanke bei mir: Wie würde es mit der Einfahrt in den Hafen von Godhavn werden? Die Einfahrt war lang und schmal, und mitten darin lag diese dumme Lindberg-Schäre, die bei Hochwasser gerade bedeckt ist. Und dieser Einfahrtschlauch war gerade gegen den Wind gerichtet, wir mußten hinein kreuzen. Und dabei konnten wir leicht ausrechnen, daß es dunkel werden würde, ehe wir die Einfahrt erreichten. Der Mond war nicht da, es würde also eine rabenschwarze Nacht werden. Wir hatten es ja letzte Nacht bei Claushavn gesehen. Da war Aussicht auf weitere Abenteuer!

Doch vorläufig hatten wir näherliegende Sorgen. Die See wuchs, und der Moses gebärdete sich immer wilder. Wir hätten ihn natürlich auf Deck haben sollen, aber das ging nur mit Benutzung des Klaufalls unseres Großsegels, war also unmöglich, so lange das Großsegel stand. Auch war die See schon zu hoch für diese schwierige Arbeit. Die „Arabbe“ arbeitete stark. Wir versielen daher auf einen anderen Ausweg. Wir nahmen den Bug des Moses ganz bis zu unserer Reeling hinauf und zurrten ihn hier fest, so daß er nur mit dem Achterende im Wasser hing.

Zu Mittag wurde der Wind ein wenig flauer; wir refften sofort das Großsegel aus. Wir mußten ja sehen, so schnell wie möglich vorwärts zu kommen. Aber bald frischte es wieder auf, so daß wir wieder reffen mußten.

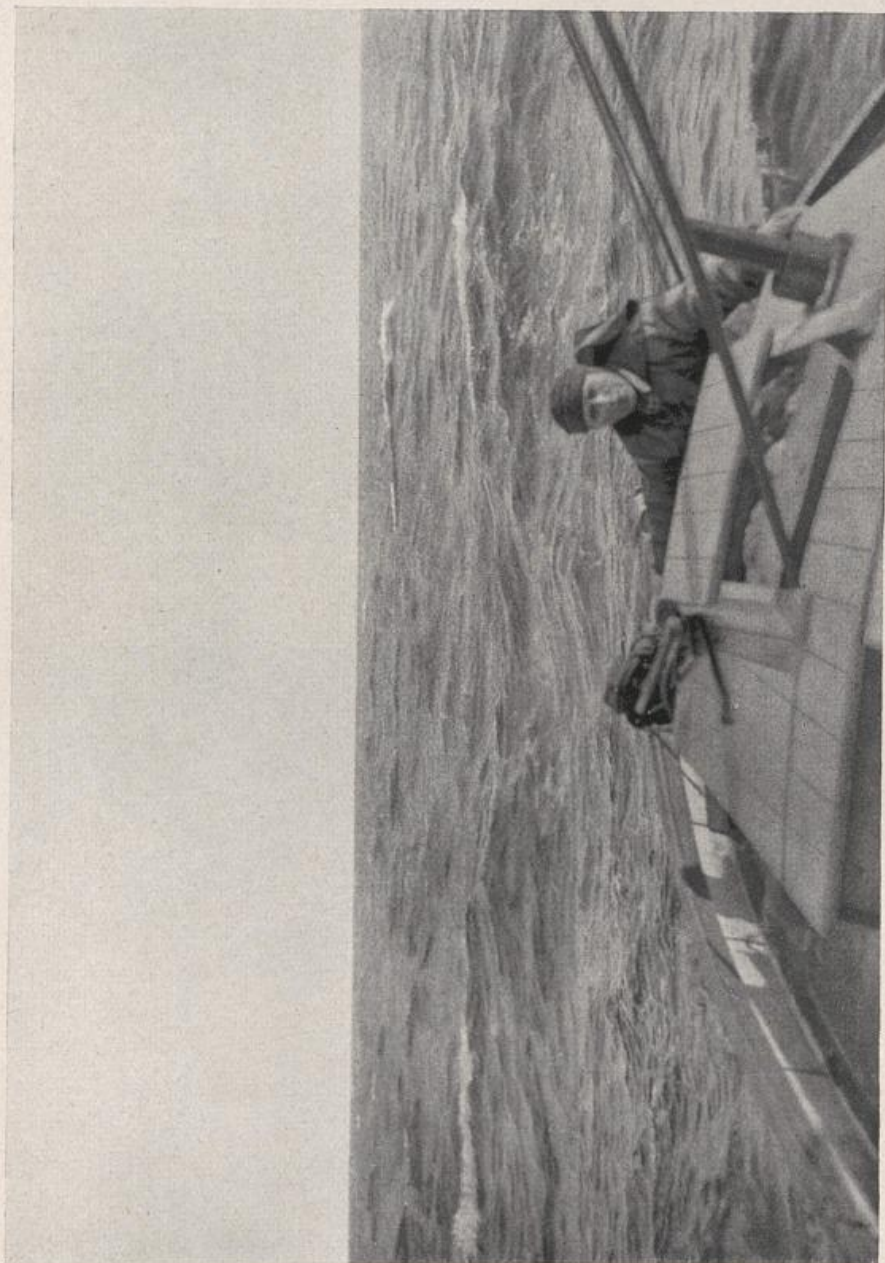


— Ich holte mir die Seekarte heraus. Nein, der Maßstab war zu klein, die Hafeneinfahrt war darauf nicht zu erkennen. Das war ärgerlich. Aber ich hatte ja seinerzeit auf der Disko die Hafenpläne aus Gardes Segelanweisung abgezeichnet. Also her mit meinem Tagebuch Nr. 1. Doch auch damit war es nichts. Dieser Plan umfaßte nur den Hafen, aber nicht die Einfahrt. Wir hatten also keinerlei Karte, um die Einfahrt im Dunkeln zu finden. Das wurde ja immer schöner!

Wir selbst waren einmal in den Hafen hinein- und einmal herausgefahren. Böhme drei- oder viermal, aber als Passagier auf Magister Porfilds Boot, und als solcher pflegt man doch nicht auf alles zu achten. Ihn mußten wir lieber außer Betracht lassen. Aber da war noch Tobias. Er mußte die Einfahrt kennen, denn gerade hier hatte er ja im vorigen Jahre mit Lauge noch Schiffbruch erlitten, als bei der Ausfahrt ein Schraubenschlüssel an die Achse kam und die Bootsplanken zerschlug. Tobias war der einzige, der uns im Dunkeln hinein- steuern konnte.

Freilich waren da auch noch allerlei Hafn. Die Verständigung mit Tobias war auch für mich nicht leicht. Er rechnete sich zwar zu denen, die Dänisch verstehen und sprechen, aber man mußte meist den Sinn seiner Mitteilungen aus den Umständen erraten, unter denen sie abgegeben wurden. Wieviel kleine, oft spaßige Mißverständnisse hatten wir mit ihm im Lauf des Sommers erlebt! Jetzt konnte diese mangelhafte Verständigung leicht verhängnisvoll werden. Es ging nicht an, daß ich kommandierte, während er am Ruder stand. Wollten wir seine Kenntnis der Hafeneinfahrt ausnutzen, so mußte Tobias entscheiden, wann über Stag gegangen werden sollte. Übrigens war ja Tobias ein vernünftiger Mann. Wenn er sah, daß die Einfahrt zu schwierig wurde, so würde er schon in Lee des Hafenvorsprungs eine Stelle finden, wo wir ankern und die Trosse an Land geben konnten. Man mußte ihn nur machen lassen und nicht durch Kommandos stören.





Aufnahme Georgi

Der Mann am Ruder





Mit Segel über die Diskobucht

Aufnahme Georgi



Die Expeditionsmitglieder an Bord der „Gertrud Rask“ auf der Heimreise  
Aufnahme Georgi



Als wir uns Godhavn näherten und Magister Forsilds Arktische Station sichtbar wurde, war es schon so dunkel, daß wir mit der elektrischen Taschenlampe Blinkfeuer gaben, um womöglich schon hier die Aufmerksamkeit der Bewohner zu erregen. Auch fuhren wir aus diesem Grunde so nahe an die Küste heran, wie wir der Brandung wegen wagten. Doch wir wurden nicht gesehen. Wir mußten hier schon Ausguck vorn am Bug haben, um nicht unversehens aufzurennen.

Ein riesiger Eisberg stand hier gestrandet an der Küste. Wir fuhren zwischen ihm und dem Lande hindurch. Plötzlich tauchte hohe Brandung dicht vor uns aus dem Dunkel auf. Es war eine blinde Schäre, die vor der Küste lag. Wir kamen aber noch glatt daran vorbei.

Es wurde schnell ganz dunkel. Nur die Schneeflecken am Lande leuchteten grau, aber es war sehr schwer, Abstände zu schätzen. Den Hafenvorsprung mit dem Ausguckshaus konnten wir noch an den Konturen gegen den Himmel erkennen. Nun mußten wir hart an den Wind gehen.

Jetzt bat ich Tobias, das Ruder zu nehmen, und er verstand augenblicklich, daß ihm damit die Verantwortung für die schwierige Einfahrt übertragen wurde. Es mag ihm, in Erinnerung an seinen vorjährigen Schiffbruch, nicht ganz leicht geworden sein, aber er zögerte keinen Augenblick.

Schweigend stand er am Ruder und starrte in das Dunkel hinaus. Den Hafenvorsprung rundete er so dicht neben den Klippen, daß ich ihn am liebsten korrigiert hätte. Aber nicht stören!

Vor uns wuchsen dunkle Massen empor. Jetzt wurde auch links von uns Land sichtbar, das mußte die Fleisch-Insel sein. Damals waren wir auf der anderen Seite dieser Insel herumgefahren, gemäß der für große Schiffe gültigen Anweisung. Kleinere Boote konnten aber auch zwischen dieser Insel und dem Hafenvorsprung hindurch, und das war für uns günstiger, wir schnitten dadurch ein Stück ab und brauchten nicht so weit aufzukreuzen.



Jetzt waren wir von allen Seiten von flachen Klippeninseln und Halbinseln umgeben. Nun hieß es aufpassen.

Die Himmelsee, die draußen stand, hatte aufgehört, wir waren in Lee, aber der Wind, den die flachen runden Gneisklippen nur etwas böiger machten, aber nicht abdecken konnten, piff und heulte in unseren Segeln, und in den Stößen holte das Boot weit über. Gut, daß wir das Großsegel noch gerefft hatten, mehr Zeug hätten wir nicht vertragen!

Mit unverändertem Kurs fuhr Tobias immer weiter, hart am Wind. Jetzt wurden auf Steuerbord dicht neben uns ein paar ganz flache Klippen erkennbar, eine Schäre. Wir fuhren wenige Meter an ihr vorbei. Dann näherten wir uns einem dunklen Landvorsprung. Das mußte der Anfang des langen Schlauches sein, in dem die Lindberg-Schäre liegt! Wir fuhren dicht an diesem Vorsprung vorbei, behielten dann aber die Richtung fast unverändert bei, lange Zeit. Hier war also eine große Bucht, die wir erst ausfuhren. Hätten wir doch eine Karte gehabt!

Das hohe Land vor uns wuchs höher empor, die Schneeflecken wurden größer. Schließlich erklärte Tobias, nun sei es Zeit, über Stag zu gehen. Wir nahmen Anlauf, und die Wende glückte. Wir konnten sehen, daß wir trotz des Reffs mit dem Kreuzen vorwärts kamen. Jetzt kamen wir dicht an zwei dunklen Inseln vorbei, das war der andere Eckpfeiler des Einfahrtsschlauchs. Nun wurde also das Fahrwasser eng.

Die nächste Wende mißglückte. Das Boot fiel wieder zurück in den Wind. Zu einem zweiten Anlauf war kein Platz mehr. Also mußten wir anders herum, halsen.

Aber auch das erfordert Platz. Haarscharf brausten wir an den Klippen vorbei, die da plötzlich aus dem Dunkel heraus vor dem Bug erschienen!

Das war mehr als ärgerlich, daß die Wende auf dieser Seite nicht ging! Die Hälfte von dem, was uns jeder Schlag einbrachte, ging durch das Halsen wieder verloren! Doch jetzt hieß es aufgepaßt vorn am Ausguck! Die beiden schwarzen



Inseln waren schon wieder dicht vor uns. Wir mußten schon wieder wenden.

Mir wurde die Sache mit der Lindberg-Schäre unheimlich. Wenn wir hier das Fahrwasser mit so engen Schlägen auf und ab kreuzten, so konnten wir sie eigentlich kaum vermeiden. Und da hier keine Dünung war, konnten wir sie auch nicht an der Brandung erkennen. Ich mußte doch einen Versuch machen, festzustellen, ob Tobias ihre Lage kannte. Wenn er nicht Bescheid wußte, war es doch besser, irgendwo einen Ankerplatz zu suchen und bis morgen zu warten. Aber jetzt keine Mißverständnisse!

„Tobias, wo liegt die Lindberg-Schäre?“

„Ich denke, vielleicht dort“! Und damit zeigte Tobias mit der Hand in die Finsternis hinaus.

Dem Leser mag vielleicht diese vorsichtige Ausdrucksweise nicht befriedigend erscheinen. Aber Tobias war ein Grönländer, und die Grönländer brauchen das Wort „vielleicht“ (imora) auch dann, wenn sie ihrer Sache ganz sicher sind. Ich war überzeugt, hätte sich Tobias unsicher gefühlt, so hätte er andere Worte gebraucht. Also ließ ich ihn weiter gewähren. Es war ja natürlich das beste, wenn es gelang, noch heute abend in den Hafen zu kommen.

Inzwischen hatten wir genug zu tun mit dem fortwährenden Wenden. Es war zu ärgerlich, daß die eine Wende nicht klappte. Wir verbesserten das Manöver mit dem Stagssegel. Nun wollten wir noch einmal versuchen, ob es nicht ging. Wir konnten ja etwas früher anfangen, in größerer Entfernung vom Land. Wir liefen gegen den Wind auf. Aber es ging wieder nicht, das Boot fiel wieder zurück.

Noch einmal: neuen Anlauf, neues Aufschießen gegen den Wind.

Unmöglich! Wir fallen wieder ab! Jetzt bleibt nichts übrig als zu halsen. Hoffentlich reicht der Platz! Das Ruder wird anders herum gelegt, das Großsegel gesieht, das Boot bekommt brausende Fahrt gerade auf das Land zu. Wenn



wir nur noch herumkommen! In der Dunkelheit kann kein Mensch den Abstand schätzen. Und das Boot dreht unglaublich langsam.

Achtung, halsen! Das Großsegel kommt herüber, das Boot legt sich auf die andere Seite. Doch da tauchen aus dem Dunkel auch schon die Klippen auf, dicht vor uns. Das Ruder hart umgelegt, die Bootshaken in der Hand, so brausen wir auf das Ufer zu. Jeden Augenblick erwarten wir den Zusammenstoß.

Zwei Meter von den Uferklippen entfernt gleitet unser Boot vorbei. Gerade wollen wir aufatmen, da — ratsch! — sitzen wir auf dem Felsen. Mit dem Kiel, Gott sei Dank! Aber die nächste Welle hebt uns wieder ab. — Ratsch! — wieder fest! Aber wieder werden wir abgehoben, und nun sind wir frei.

Uha! Na, das ist noch mal gut gegangen! Aber das nächstemal müssen wir doch wohl vorsichtiger sein und gleich halsen, anstatt uns erst mit vergeblichen Wendeversuchen ans Land treiben zu lassen!

Die Entdeckung, daß die „Krabbe“ auch über Schären klettern konnte, machte ja ihrem Namen Ehre, aber wir legten heute abend keinen Wert auf weitere Erfahrungen in dieser Richtung.

Inzwischen kamen wir doch in dem langen Schlauch allmählich vorwärts. Man sah schon den Hafen und jenseits von ihm die Lichter der Kolonie. Jedesmal, wenn diese wieder hinter der Hafeneinfahrt auftauchten, begannen wir mit unserer elektrischen Taschenlampe zu telegraphieren, um einen ortskundigen Lotsen oder gar ein Motorboot herauszulocken. Wo nur die Lindberg-Schäre blieb! Bei dieser Art des Kreuzens — wir machten etwa 10 Schläge — konnten wir doch kaum ganz frei von ihr kommen. Und gesehen hatten wir nichts von ihr.

In der Dunkelheit erschien zwischen den festen Landlichtern ein bewegliches. Das mußte ein Boot sein! Noch



zwei Schläge machten wir, dann erschien neben uns ein Ruderboot mit drei Grönländern. Meine erste Frage war:

„Wo ist die Lindberg-Schäre?“

„An der sind Sie längst vorbei!!!“ —

Jetzt stellten sich die ortskundigen Grönländer neben Tobias und gaben ihm auf Grönländisch ihre Weisungen. Nun war es keine Kunst mehr!

Ein paar Schläge kreuzten wir noch, dann schlugen die Grönländer vor, wir sollten ankern und warten, bis sie mit ihrem Motorboot kämen, um uns ganz in den Hafen hineinzuschleppen.

Lieber wäre es mir und auch meinen Kameraden gewesen, wenn wir nun schon ganz hineingekreuzt wären. Aber jetzt lag ja die Lindberg-Schäre hinter uns, es ging also nicht mehr gegen unsere Seemannslehre, uns einschleppen zu lassen. Ich gab meine Zustimmung.

Wir tasteten uns vorsichtig an das nördliche Ufer heran, gaben beide Anker aus, nahmen die Segel herunter, und dann krochen wir in die Kajüte, zündeten den Primus an und kochten eine Riesen-Hafergrütze. Wir glaubten, sie verdient zu haben. Als wir sie gegessen hatten, kamen die Grönländer mit ihrem Motorboot und schleppten uns ganz in den Hafen hinein. Es war  $\frac{1}{2}$ 12 Uhr nachts, als hier unsere Anker fielen.

Die „Krabbe“ war im Winterquartier, die Expedition war zu Ende.

Wenige Tage später gingen wir an Bord von „Gertrud Rask“, die uns nach Europa zurückbrachte.

---

---