

5735

In arktischer Wildnis

Jagden auf Eisbären und Großrobben

Von

Carl Rehfus-Oberländer

F.C. Mayer Verlag / München

10, -

8. 4. 43.

~~8. 6. 43.~~

~~8. 7. 43.~~

14. 8. 43.

16. 9. 43.

~~15. 11. 43.~~

24. 3. 44.

Carl Rehfus-Oberländer
In arktischer Wildnis

2/21

In arktischer Wildnis

Jagden auf Eisbären und Großrobben

Von

Carl Rehfus-Oberländer

Mit 121 Abbildungen
und 5 Orientierungskarten

1941

F. C. Mayer Verlag München

CBGiOŚ, ul. Twarda 51/55

tel. 22 69-78-773



Wa5168148

~~Stadtbücherei~~



~~Beuthen O.S.~~



5735

~~8
947~~

Copyright by F. C. Mayer Verlag München 1941
Druck der C. H. Beck'schen Buchdruckerei in Nördlingen (1203)

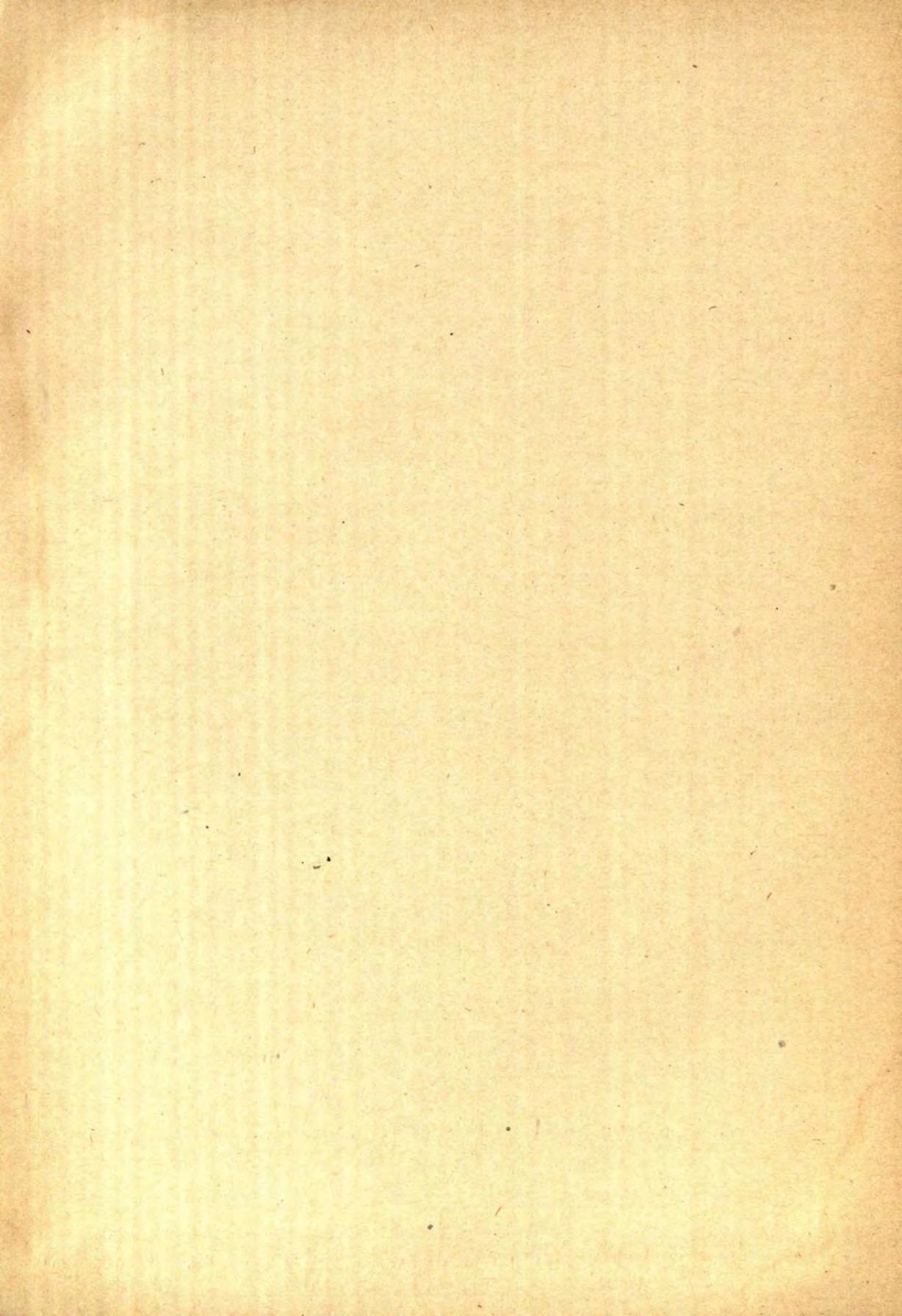
~~1942 1550~~

ms. 6222 4-48202/1110

Dem Gedächtnis meines Jungen

CARLHANS

ist dieses Buch gewidmet



Vorwort

Das Nordeis, welches sich im Norden und Osten von Spitzbergen 800 Kilometer weit bis nach Franz-Josephs-Land erstreckt, gehört heute noch zu den wildreichsten Gebieten der Hocharktis.

Seit Generationen betreiben hier die Norweger die Jagd auf Robben. Sie verwenden hierzu eigens konstruierte, kleine, eisgängige Polarschiffe von 20 bis 25 Meter Länge, welche mit 40 bis 50-PS-Motoren ausgestattet sind. Diese Jäger verbringen den ganzen arktischen Sommer von Juni bis Ende September, unter den primitivsten Verhältnissen, tausend Gefahren ausgesetzt, im Eismeer, ohne Verbindung mit der Heimat; sie jagen hier die zu Hunderten auf dem Eis liegenden Robben und den Eisbären und ziehen sich erst mit dem Beginn des Polarwinters in ihre Heimathäfen zurück.

Man erfährt im allgemeinen wenig über die Tätigkeit der Robbenjäger und darüber, welche Strecken sie erzielen, auch hört man selten, daß deutsche Jäger in die Arktis fahren und einmal Laut darüber geben, wie es dort mit dem Waidwerk aussieht.

Gewiß, es ist sehr schwierig, dahin zu gelangen, denn die Dampfer der norwegischen und europäischen Schiffahrtslinien können nur die eisfreie und wildleere Westküste von Spitzbergen aufsuchen. Sie fahren sogar bis an den Eisrand, welcher im Sommer nördlich von Spitzbergen liegt, um dann aber schleunigst wieder heimzufahren. Diese Dampfer meiden die Ostküste von Spitzbergen, denn sie ist meistens vom Eis blockiert; außerdem ist das Meer östlich von Spitzbergen unvollkommen ausgelotet und die Gefahr ist sehr groß, auf eines der vielen unsichtbaren Riffe zu laufen oder vom Eis gefaßt und ins Unbekannte entführt zu werden.

Um ins Nordeis zu fahren, bedarf es der Ausrüstung einer vollständigen Polarexpedition unter Mitnahme eiserfahrener Norweger. Bisher gab es keine deutschen Polarschiffe, und so sind wissenschaftliche oder jagdliche Polarexpeditionen gezwungen, norwegische Robbenschläger zu chartern. Ein solches Unternehmen ist sehr teuer, schon deshalb, weil das Risiko sehr groß ist; denn der Kapitän setzt bei den unübersichtlichen Verhältnissen im Eismeer auf jeden Fall sein Schiff aufs Spiel, mindestens muß er mit der Gefahr einer Überwinterung rechnen.

Im Jahr 1939 entschloß sich die Reederei „Nordmeer“ in Hamburg, ihren Robbenschläger „Sachsen“ für eine Jagdexpedition ins Nordeis zur Verfügung zu stellen. Es war das erstemal, daß ein deutsches Schiff mit größtenteils

deutscher Besatzung zu jagdlichen Zwecken in die Arktis ausgeschickt wurde. Das Schiff wurde im Jahr 1937 speziell gebaut, um den Robbenfang im Eismeer zu betreiben. Deutschland will sich unabhängig machen von unnötiger Einfuhr und holt sich aus den Weltmeeren in Zukunft die Naturschätze selbst, welche es früher von anderen Staaten nur mit Devisen und zu hohem Preis erwerben konnte. So wurde in den letzten Jahren eine große deutsche Walfangflotte aufgestellt, eine Schwammfischerflotte ist gegründet worden und neuerdings üben wir auch, sehr zum Leidwesen der Norweger, den Robbenfang selbst aus.

Der Robbenschläger „Sachsen“ hatte schon mehrere Polarreisen hinter sich. Im Frühjahr 1939 war er im Westeis vor der grönländischen Küste und anschließend auf einer zweimonatigen Fangreise bei Spitzbergen. Zum Abschluß der Saison stellte ihn die Reederei zu einer Jagdexpedition zur Verfügung.

Ich betrachte es als großes Glück, an dieser Reise teilgenommen zu haben, denn es war schon seit meiner Jugendzeit mein Wunschtraum, die Arktis zu erleben. Der Eindruck der noch nie gesehenen Schönheit der unberührten arktischen Wildnis, das Erlebnis der Naturgewalten und der Jagd auf den gewaltigen Eisbären und auf Großrobben waren so tiefgreifend, daß ich mich entschlossen habe, davon zu erzählen.

Kehl am Rhein im November 1940

Carl Kefus-Oberländer

Inhalt

Vorwort	7
Das Abenteuer lockt	11
Nach Tromsö	17
Nach der Bären-Insel	27
Spitzbergen	45
Die ersten Eisbären	51
Jungbären-Fang	59
Robbenjagd	66
Viele Eisbären	73
Andrées Todeslager auf Kwitö	77
Vor Kwitö lauert der Tod!	85
Walrosse	92
Snadds	96
Robbenschläger „August“	99
In den Jagdrevieren bei Franz-Josephs-Land	107
„s Is kommt!“	117
Sturmfahrt nach Nordostland	131
Im Märchenland der Hinlopenstraße	141
In die Eisfelder am Nordkap	154
Nach West-Spitzbergen	162
Die Polygonbildung auf Spitzbergen	174
Longyearbay	180
Sturmfahrt nach Tromsö	184
Die Heimreise	188
Wir durchbrechen die englische Blockade	195

Das Abenteuer lockt

Als ich eines Tages eine Jägerzeitung durchblättere, finde ich ein kleines Inserat, auf welchem mein Auge haften blieb:

Jagdexpedition in die Arktis

Jagd Gelegenheit auf Eisbären, Walrosse und Robben.
Es werden noch einige Teilnehmer gesucht.

Der Artikel zündete wie ein Funke und machte einen lange gehegten Wunsch in mir rege.

Eine Polarexpedition und Jagd auf Walrosse!

Schon das genügte, um den Abenteuerer in mir zu wecken. Die Aussicht, die Schönheit und die Naturgewalten der Arktis zu erleben und nicht nur das, auch die Büchse führen zu können auf die stärksten Robbenarten und das stärkste Raubzeug der Welt, ließ mir keine Ruhe mehr. Ich sagte mir: Anfragen kostet ja nichts!

Umgehend erhielt ich auch die Antwort! Den Brief der „Nordmeer-Reederei“ in Hamburg will ich hier veröffentlichen, denn er war der Anlaß zum Entstehen des vorliegenden Buches:

Sehr geehrter Herr!

Wir beziehen uns dankend auf Ihr Schreiben und teilen Ihnen zu Ihrer Orientierung höflichst folgendes mit:

Wir beabsichtigen, unseren neuerbauten Robbenschläger „Sachsen“ in den Monaten Juli bis September 1939 auf eine Polarjagdexpedition ab Tromsö-Norwegen auszusenden. Der genaue Zeitpunkt soll unter Berücksichtigung der 1939 bestehenden Eisverhältnisse erfolgen. Mit dem Nord-eis werden die der spitzbergischen Küste vorgelagerten Eisgebiete bezeichnet, im besonderen wird unsere Expedition die äußerst selten befahrene Ostküste Spitzbergens, die Hinlopenstraße und die Nordküste des Nordlandes abstreifen, also Gegenden aufsuchen, die bislang kaum eines Menschen Fuß betreten haben dürfte. Der Robbenschläger „Sachsen“ ist ein modernes Polarschiff von 25 Meter Länge, das, um eventuellen Eispresungen gewachsen zu sein, aus bestem Eichenholz nach bewährter norwegischer Konstruktion für Robbenfang und Expeditionsreisen im Jahr 1937 erbaut ist.

Es ergibt sich aus der Natur derartiger Expeditionsreisen, daß ein solches Fahrzeug, wie das obige, mit keinerlei Komfort und Luxus ausgestattet ist, der Wert eines Eismerschiffes richtet sich nach seiner Eisgängigkeit und seiner Geeignetheit für die arktischen Polargebiete.

Wir möchten nicht unterlassen, von vornherein darauf hinzuweisen, daß die geplante Reise eine Expedition darstellt, und daß sich zu derselben nur Herren melden möchten, die über eine starke Konstitution in körperlicher und geistiger Beziehung verfügen. Wir sind dann davon überzeugt, daß den Teilnehmern als Gegenleistung für etwaige Unbequemlichkeiten und Strapazen, die eine Expedition immer mit sich bringt, eine erlebnisreiche Jagdreise in die Naturschönheiten der hocharktischen Gletscherwelt mit der ganzen Größe ihrer Unberührtheit geboten wird. Die waidmännische Seite der Expedition dürfte die Teilnehmer völlig befriedigen, wir garantieren jedem Teilnehmer, wir möchten die Zahl der Teilnehmer auf vier bis fünf Personen begrenzen, wertvolle Trophäen, worunter sich mindestens zwei starke Eisbären pro Person befinden.

Da die Expedition ab Tromsø starten soll, reisen die Teilnehmer ab Hamburg mit den modernen norwegischen Touristenschiffen der „Bergenske Dampskibsselskab“ via Bergen nach Tromsø, ebenfalls vollzieht sich die Rückreise auf dem gleichen Wege. Es wird also den Teilnehmern neben der einmonatigen Jagdexpedition eine vierzehntägige Reise mit den modernsten Schnelldampfern durch die prachtvolle Fjordenwelt der ganzen nordischen Küste geboten.

Heil Hitler!

Nordmeer-Reederei

Als ich diesen Brief gelesen hatte, ging der Gaul mit mir durch, es gab keinen Halt mehr! Ich glaube, es hätte mich niemand hindern können, zuzusagen. So mächtig ist der Jagdteufel, wenn er einen gepackt hat!

Ich hatte aber Bedenken: Wochen-, vielleicht monatelang, müßte ich mich von meiner Familie trennen und wochenlang sollte sie keine Nachricht von mir erhalten können; auch ich sollte nichts mehr von ihnen hören. Schmerzlich war mir aber, mein schönes Revier am Rhein so lange im Stich lassen zu müssen, ausgerechnet zur Jagdzeit auf Jungenten und Hühner: Das Schönste, was die Heimat einem Jäger zu geben vermag.

Die Expedition der „Nordmeer“ sollte nach dem Nordostland von Spitzbergen und in die Hinlopenstraße führen, also in Gegenden, von welchen mir bekannt ist, daß sie schwer zu befahren sind, weil dort die gefährlichen Eispressungen vorkommen.

Schließlich sagte ich mir aber, daß es sich um ein deutsches Unternehmen handelt, und was wir Deutsche machen, ist immer gründlich und hat Hand und Fuß. Die Mitteilung, daß mindestens zwei Bären garantiert werden, fand ich als Jäger zwar gewagt, sie gab mir aber die Überzeugung, daß ein Mißerfolg der Expedition unwahrscheinlich war.

Mit der Möglichkeit, vom Eis eingeschlossen und monatelang überwintern zu müssen, mußte ich jedoch rechnen. Was bedeuten aber einem Jäger Gefahren und Entbehrungen, wenn sich ihm Gelegenheit bietet, die abenteuerliche Jagd in der Arktis zu erleben? Und dann die Aussicht, frei zu kommen von den täglichen Sorgen und dem Ärger, welche nun einmal die Führung eines Betriebes mit sich bringt und nichts, absolut nichts mehr zu sehen und zu hören von Telefon, Formularen, von Finanzamt und Bankiers! Das allein genügt ja schon, der „Nordmeer“ sofort zuzusagen. Und das tat ich auch!

★

Im Fluge vergingen die Wochen und Monate. Der Tag der Abreise rückte näher. Die Reederei schrieb mir, daß die Ausreise am 22. Juli 1939 von Hamburg mit dem norwegischen Dampfer „Leda“ erfolgen würde.

Die Vorbereitungen waren alle getroffen.

An Gewehren nahm ich außer meiner 8-mm-Doppelbüchse eine Kerstendoppelflinte Kaliber 12 und eine Kleinkaliber-Walterbüchse mit, mit welcher die in der Nähe des Schiffes auftauchenden Seehunde geschossen werden sollten. Die photographische Ausrüstung bestand aus einer Leicakamera mit verkuppeltem Entfernungsmesser, mit einem Objektiv 3,5 cm und dem Teleobjektiv 13,5 cm, einer zweiten Leica für Farbenfilme und einem Kinoaufnahmeapparat „Movikon“ für 16 mm Schmalfilm.

Schwere Wintersachen waren bereitgelegt, welche für eine Überwinterung ausgereicht hätten. Wollene Strümpfe, dicke wollene Unterwäsche, wollene Leibbinden, ein dicker Isländer, Pelzmütze, Jagdhut und wollene Fausthandschuhe. An Kleidern: Lodenmantel, Winterjacke, Lederweste und ein Jagdanzug ältester Garnitur, von dem man sagen konnte: da liegt Natur, da liegt Fassung drin!

Der Tag der Abreise war da. Es hieß Abschied nehmen von den Lieben.

„Zieh dich nur warm an, damit du dir die Füße nicht erfrierst!“ rief mir meine Frau nach, als der Zug die Bahnhofshalle verließ.

★

Am 22. Juli, dem Tag der Abreise, war ich auf dem Büro der „Nordmeer-Reederei“ in Hamburg und wurde von dem jugendlichen Leiter, Herrn Köhncke, empfangen.

Ich war überrascht zu hören, daß Herr Köhncke ein erfahrener, weitgereister Polarjäger ist, der fünf Jahre lang auf norwegischen Robbenschlägern inkognito als Harpunier tätig war, nur zu dem Zweck, zu lernen, wie die Norweger den Robbenfang ausüben. Vierundsechzig Eisbären hatte er dabei geschossen. Seine praktischen Kenntnisse hat er benutzt, die „Nordmeer-Reederei“ aufzubauen, welche als erste deutsche Firma den Robbenfang selbst betreibt, und zwar im Auftrag sächsischer Rauchwarenfirmen.

Welch herrliche Aufgabe für einen jungen Unternehmer, einen solchen Betrieb zu führen!

Herr Köhncke ist in Norwegen zu Hause wie in Deutschland, er spricht fließend norwegisch und fährt oder fliegt nach Tromsö, als ob es nur hundert Kilometer entfernt wäre.

„Sie glauben vielleicht, einen Großstädter vor sich zu haben“, erklärte er mir, „und ahnen nicht, wie es mich zurückzieht in die menschenleere Wildnis der Arktis! Mich können Sie an der Küste Spitzbergens oder Grönlands ein ganzes Jahr lang aussetzen“, fuhr er fort, „nur ausgestattet mit Gewehr, Patronen und einer Zahnbürste, ohne weitere Mittel wollte ich dort mein Leben fristen! Die Gegend in der Hinlopenstraße ist märchenhaft schön; als ich diese Pracht zum erstenmal gesehen habe, war ich ganz ergriffen; es ist das Schönste, was ich auf meinen weiten Polarfahrten gesehen habe! Ich habe dem Kapitän gesagt, daß er Sie dahin führen muß!“

Ich fühlte, daß Herr Köhncke Heimweh hatte nach seinen geliebten Jagdgebieten in der Arktis.

„Wie gerne möchte ich mit Ihnen fahren, aber ich kann jetzt nicht weg!“ sagte er. „Ich werde Sie aber bis Tromsö begleiten und dafür sorgen, daß für Ihre Expedition alles wohl vorbereitet wird! Der Robbenschläger ‚Sachsen‘ ist gestern von seiner ersten zweimonatigen Fangreise aus Spitzbergen in Tromsö eingetroffen, ich habe soeben mit dem Kapitän telefonisch gesprochen; er hat 29 Eisbärdecken, 430 Bartrobben- und 70 Seehundfelle an Bord. Außerdem sind 2 junge Bären lebend mitgebracht worden, welche im Leipziger Zoo untergebracht werden sollen!“

Herr Köhncke holte eine große Seekarte von Spitzbergen hervor und fuhr fort:

„Kapitän Kriete fährt mit Ihnen zunächst von Tromsö nach der Bäreninsel, wo sie ein oder zwei Tage jagen und fischen können. Von hier fahren Sie dann nach Spitzbergen den Storefjord hinauf. Wahrscheinlich werden Sie hier auf das erste Eis stoßen. Kapitän Kriete soll nun versuchen, durch den Freeman-



H. Köhncke,
der Geschäftsführer der „Nordmeer-Reederei“

Sound oder weiter nördlich nach Osten durchzustoßen. Bei Kong-Karl-Land treffen Sie jedenfalls die ersten Eisbären an. Es kommt ganz auf die Eisverhältnisse an! Sie sollen dieses Jahr aber günstig sein. Und ganz oben an der Nordostecke von Spitzbergen treffen Sie auf Walrosse!“

Gespannt folgte ich den Ausführungen und sah im Geiste die Riesenrobben auf den Eisschollen liegen. Welch ungeheure Fülle von Erlebnissen und Jagdabenteuern liegt vor mir! Schon die Aussicht, diese gewaltigen Robben in der Eiswildnis sehen zu können, ließ mein Jägerherz höher schlagen.

Herr Köhncke erklärte mir an Hand der Karte, daß Kapitän Kriete den Auftrag hätte, das Nordostland im Norden zu umfahren, um dann von Norden in die Hinlopenstraße vorzudringen. Man muß bedenken, daß sowohl die Hinlopenstraße als auch das Nordostland während des ganzen Jahres vom Nord-eis blockiert sind und nur in seltenen Fällen und bei günstigen Eisverhältnissen erreicht werden können.

Als ich bald darauf das Büro von Herrn Köhncke verließ, kam es mir vor, als ob ich das große Los gezogen hätte.

Nach Tromsö

Am Abend des 22. Juli verließ der norwegische Dampfer „Leda“ den Hamburger Hafen Richtung Bergen. An Bord lernte ich die anderen Teilnehmer unserer Jagdexpedition kennen. Außer mir waren noch zwei Jäger beteiligt, Herr Dr. von Gamrat aus Zürich und Herr Ebener aus Essen. Ferner ein Kunstmaler, Herr Schreiber aus Bremen, der sich zur Teilnahme gemeldet hatte, um sich künstlerisch zu betätigen.

Herr Dr. von Gamrat war ein in Schweizer Jägerkreisen bekannter Waidmann, der eigene Jagdreviere in Baden und in Tirol hatte und auch viel in der ehemaligen Tschecho-Slowakei und in Ungarn jagte. Ich hatte das Gefühl, daß die Zusammensetzung der Teilnehmer eine sehr glückliche war.

Am nächsten Morgen sahen wir zum erstenmal die norwegische Küste und trafen gegen Mittag in Bergen ein.



Auf der weiten Reise nach Tromsö



Herr Ebener, der Verfasser und Fangleiter Olsen in Tromsø

Es regnete! Und zwar in Strömen! In Bergen regnet es an dreihundert Tagen im Jahr und die Kinder sollen dort mit Regenschirmen auf die Welt kommen. Es ist ja trostlos, sich sechs Stunden lang im strömenden Regen in einer Großstadt aufzuhalten. Wir waren froh, daß wir abends mit dem Luxusdampfer „Prins Olaf“ weiterfahren konnten. An Bord war alles sehr elegant; es wurde eine Verpflegung geboten, so fabelhaft und freizügig, daß jeder Schlemmer auf seine Rechnung kommen konnte.

Nach einer herrlichen Fahrt durch die norwegischen Schären und Lofoten trafen wir am 27. Juli in Tromsø ein. Wir waren am Ziel!

Als die kleine Stadt mit ihren saubereren Holzhäusern, inmitten der grünbewaldeten Berge, vor unseren Blicken auftauchte, konnte ich eine innerliche Bewegung nicht unterdrücken. Das ist jetzt der Ort, welcher mit den Namen der berühmten Nordpolfahrer so eng verquickt ist! Von hier sind Nansen, Andreé und Schröder-Strantz ausgefahren. Viele sind nicht mehr zurückgekehrt. Der Nationalheld der Norweger, Amundsen, stieg von hier zu

seinem letzten Flug ins Polarmeer auf, um dem mit dem Luftschiff verunglückten Nobile zu Hilfe zu eilen; man hat nie mehr etwas von ihm gehört. Von Tromsö brachen im Jahr 1897 Andrée, Strindberg und Fränkel nach der Däneninsel in Nordwestspitzbergen auf, um von dort den tollkühnen Versuch zu machen, in einem Freiballon den Nordpol zu erreichen. Dreiunddreißig Jahre später brachte man in Tromsö ihre Leichen an Land.



Lofoten bei Svolvaer

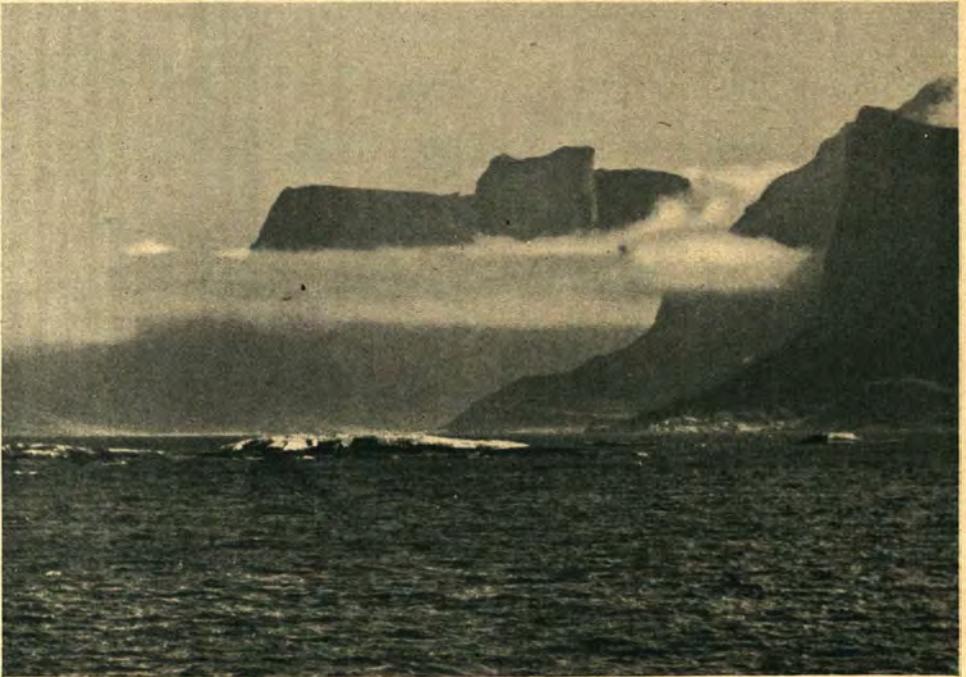
So ist Tromsö schicksalhaft verbunden mit Glück, Tod und Untergang vieler Polarfahrer. Unwillkürlich muß ich daran denken, daß auch am Anfang unserer Reise ins Unbekannte der Name Tromsö steht.

Im Hafen sehen wir viele norwegische Robbenschläger; man erkennt sie an der auf hohem Mast angebrachten Aussichtstonne. Und am Kai liegt ein sauberes, graues Holzschiff, über die Toppen geflaggt: Die „Sachsen“! Ein achtzehn Meter hoher Mast überragt das Schiff, auf dessen äußerster Spitze die Aussichtstonne befestigt ist. Auf beiden Seiten des Mastes führen Strickleitern nach oben. Man erkennt auf den ersten Blick: das ist deutsche Arbeit! Alles stabil, sauber und präzise!

Herr Köhncke stellte uns seinen Kapitän vor. Als ich dem Mann zum erstenmal die Hand drückte und ihm in seine blauen Augen schaute, da wußte ich



Nordnorwegische Küste



Norwegische Küstenlandschaft bei Bodö

schon: das ist der richtige Mann für uns! Aus seinen gutmütigen Augen blitzte unverfälscht der Abenteuerer. Dieser Mann fährt mit seinem Schiff monatelang in der arktischen Wildnis umher, kann dort tun und lassen, was er will, Eisbären jagen, Walrosse harpunieren, Robben fangen und fischen, immer sein eigener Herr und König in seinem Reich. Ein solcher Mensch ist für die Zivilisation verloren, er könnte sich in das Getriebe großer Städte nicht mehr zurückfinden, er würde verkümmern. Denn, wen die Arktis einmal gepackt hat, den läßt sie nicht mehr los!

Neben Kapitän Kriete stand der norwegische Fangleiter Henry Olsen, welcher dem Kapitän als eiserfahrener Polarfahrer zugeteilt war. Olsen fährt schon seit zwanzig Jahren ins Nordeis und gilt als einer der besten Walroßjäger, Kenner von Spitzbergen und der weiten Jagdgebiete von Franz-Josephs-Land bis Nowaja-Semlja.

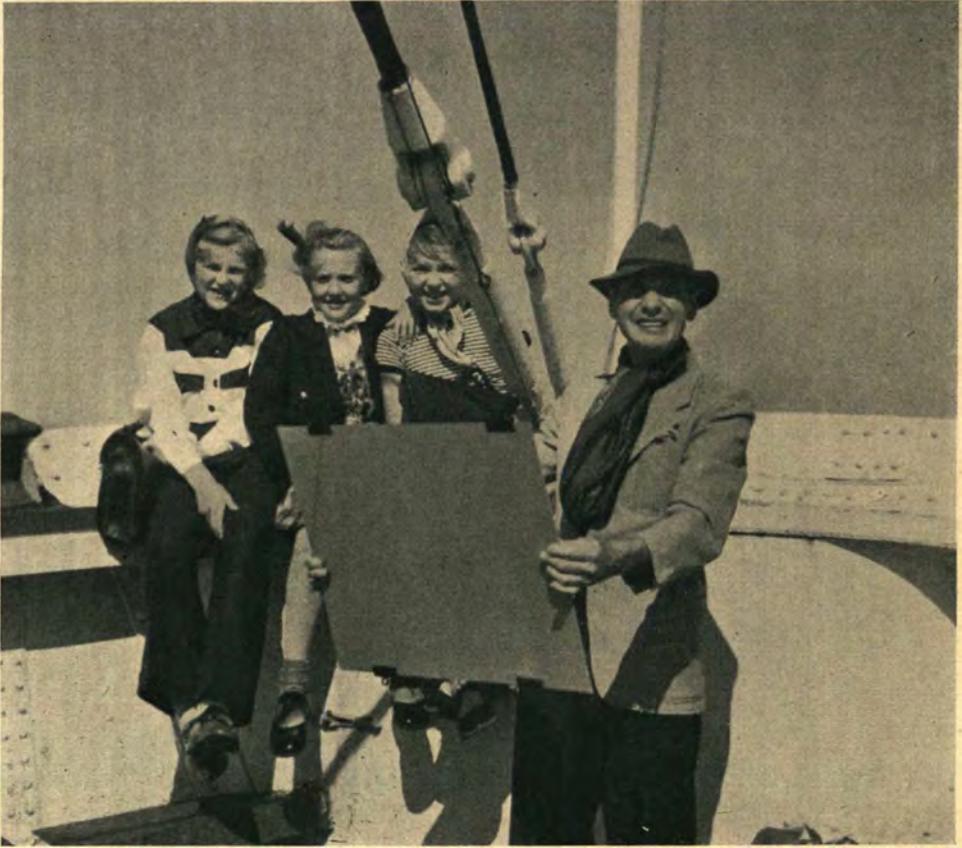
Die norwegischen Polarjäger sind Menschen der Wildnis, wie die Eskimos. Sie betreiben die Jagd als Beruf von Kindesbeinen an und sind Jäger im wahrsten Sinne des Wortes.



Nördlich von Tromsø nahm das Gebirge alpinen Charakter an

An Bord der „Sachsen“ wurden wir mit der Besatzung bekannt gemacht. Neun frisch dreinsehende, blonde Hamburger Seeleute, dabei drei Schiffsjungen, sollten unsere Reise mitmachen.

Da war Alfred, der Bootsmann und Bärenjäger, Henry der stämmige Steuermann, Oskar der Funker, der auf dem Robbenschläger aus Lust am Abenteuer angeheuert hatte. Dann kam Walter, der erste Maschinist, der im Sommer ins

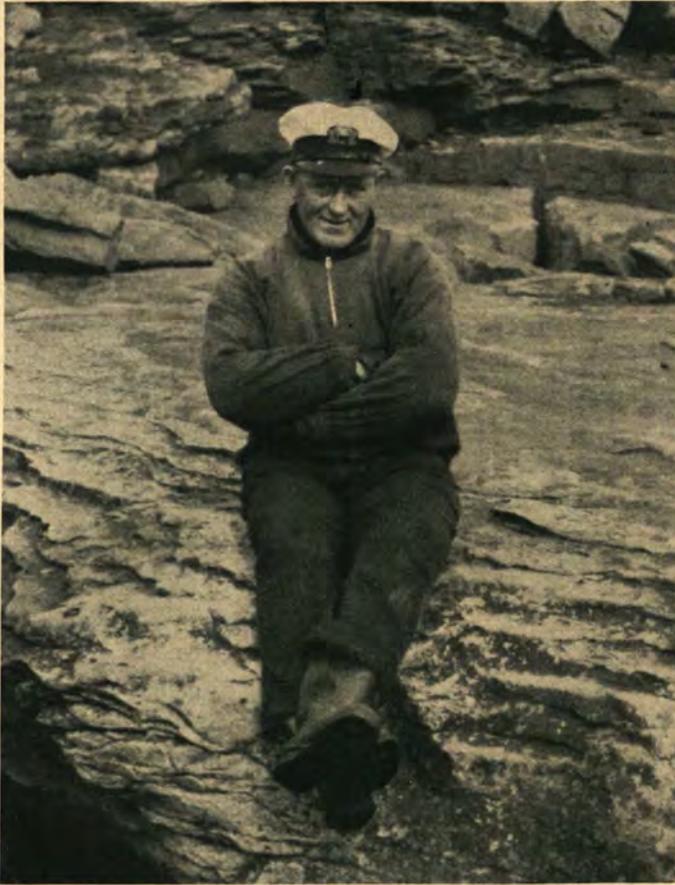


Auf „Prins Olaf“: Herr Schreiber bei der Arbeit

Nordeis und im Winter zum Walfang in die Antarktis fährt, mit seinem Drahthaarfox „Purzel“, den er abgöttisch liebt, wie sein Kind. Nachts muß der Hund neben ihm auf dem Kopfkissen liegen, sonst kann er nicht schlafen. Bruno war der jüngste Matrose, der sich während der Reise als Steward betätigte und Kurt war mit sechzehn Jahren der Jüngste an Bord, aber körperlich und charakterlich schon weit entwickelt. Ein lieber Kerl! Er lernt das Robbenschlagen und Flensen von der Pike auf und hilft dem Bootsmann bei den schwersten Arbeiten an Deck. Michel war unser zweiter Maschinist. Und



Robbenschläger „Sachsen“ im Hafen von Tromsø



Kapitän Heinrich Kriete

dann muß ich noch Sigurd Dahlen, den Robbentöter, vorstellen. Sigurd gilt weit und breit als der beste Schütze, welcher den Bartrobber auf 200 Meter Entfernung mit Sicherheit auf den Kopf schießt. Diesen hübschen, blonden Norweger, mit seinen blauen, blitzenden Jägeraugen und seinem fröhlichen, offenen Blick, hatten wir in unser Herz geschlossen.

Die Mannschaft machte auf den ersten Blick den besten Eindruck; ich hatte das Gefühl, daß man mit solchen Kerlen den Teufel aus der Hölle holen könnte und hatte mich nicht getäuscht. Sie waren stets hilfsbereit und liebe Kameraden. Auf abenteuerlicher Fahrt, in engem Zusammenleben zeigt sich der Charakter eines Menschen wie ein offenes Buch. Alle Minderwertigkeiten kommen sehr bald zum Vorschein und es zeigt sich, wer ein ganzer Kerl, oder ein feiger Hund, wer schußneidisch, schwatzhaft, ein Schiesser, Aufschneider oder ein Blender ist. In kurzer Zeit lernt man hier einen Menschen vollkommen kennen, besser als in jahrelangem Verkehr in der Heimat.

Die „Sachsen“, welche fünfundzwanzig Meter lang ist, macht auf den ersten Blick den Eindruck außerordentlicher Stabilität, im Gegensatz zu den norwegischen Robbenschlägern, welche in der Nähe liegen. Der Kiel ist mit einer Eishaut aus Stahl versehen zum Schutz des Holzbaues gegen die Eisschollen. Dieses Schiff birgt in seinem Rumpf einen Dieselmotor von 300 PS, welcher ihm eine Geschwindigkeit von etwa fünfzehn Kilometer in der Stunde gibt. Das Schiff ist weniger auf hohe Geschwindigkeit gebaut als auf die Befähigung, schweres Eis auseinanderzudrücken und Eisschollen zu durchbrechen. Die Bordwände sind deshalb aus 60 cm dickem Eichenholz angefertigt, so daß auch starke Eispressungen dem Schiff nichts anhaben können. Im Vorderschiff liegt eine große Mannschaftskabine für zehn Mann, in der Mitte die großen Bunker mit Brennstoff, ein Trinkwassertank und leere Bunker zur Aufnahme des Robbenspecks.

Im Hinterschiff befinden sich mehrere Wohnkabinen, in welchen wir untergebracht werden sollen. Diese Kabinen sind aber so eng, daß man sich darin kaum bewegen kann, immer zwei Betten sind übereinander; wenn einer in die Kabine wollte, mußte der andere heraus oder er mußte sich so lange ins Bett legen. Die Betten sind ganz schmal und hart gepolstert, mit guten warmen Decken versehen. Eine Waschkommode mit einem Miniaturschüsselchen gibt es nur in einer Kabine. In Punkto Reinlichkeit mußten wir also unsere Erwartungen zurückschrauben, denn eine Wasserleitung gibt es nicht!

Auch eine kleine Messe ist vorhanden; an dem 50 cm breiten Tischchen haben vier Personen knapp Platz; an der Tischtafel sind ringsum schmale Brettchen angebracht, damit die Teller, durch die Erschütterung des schweren Motors und bei Seegang, nicht zur Seite herunterrutschen können. Serviert wird auf nassen Handtüchern, damit das Geschirr, trotz den Vibrationen des Motors, ganz fest stehen bleibt. Von der Messe geht eine schmale Verbindungstür in die Küche. Hier ist das Tätigkeitsbereich unseres Koches Heinrich. Er fährt schon 46 Jahre zur See und konnte uns allerhand von seinen Erlebnissen erzählen. Seine Küche ist eine Sehenswürdigkeit, und was Heinrich in diesem engen Raum vollbrachte, grenzt schon an stilles Heldentum. Die Küche war keine zwei Schritt lang und etwa 1,50 m breit. Auf dem kleinen Herd, der auch in eine Puppenküche gepaßt hätte, wurde täglich für sechzehn Mann gekocht, gebraten und gebacken. Wie Heinrich das fertiggebracht hat, hätte jede Hausfrau interessiert; es war ein Meisterwerk der Kochkunst unter den primitivsten Verhältnissen.

Eine Leiter führt hinab in den Maschinenraum. Hier steht der 300-PS-Dieselmotor; eine schwere Maschine mit direkter Kuppelung auf einen Propeller, der aus Chromnickelstahl angefertigt ist. Dadurch widersteht er selbst schweren Schlägen, welche er durch Eisschollen erhält.

Wir hatten nachmittags noch Gelegenheit, einen Bummel durch das Städtchen Tromsö zu machen. Die Stadt selbst mit ihren Holzhäusern bietet ja wenig Sehenswürdigkeiten, aber interessant waren die großen Pelzgeschäfte. Man bekam einen Begriff davon, was das Land Norwegen an Pelztieren beherbergt. Hier hingen ganze Reihen der schneeweißen Eisfüchse, Blaufüchse und Kreuzfüchse und unzählige Eisbärdecken; da waren Renttierdecken, Vielfraße und ganz kapitale Murmanskwölfe. Ein Eisfuchs kostete hundert Kronen, ein Kreuzfuchs ungegerbt hundertsechzig Kronen, ein Eisbär bis fünfhundert Kronen. Erst zu spät erfuhren wir aber, daß die Norweger gegenüber Fremden fünfzig Prozent Zuschlag auf ihre Preise nehmen; wer in Tromsö Felle kaufen will, lasse sie durch einheimische Norweger kaufen.



Heinrich, der Koch

Nach der Bären-Insel

Am 28. Juli 7 Uhr morgens legte der Kapitän vom Kai los und bald darauf fuhr die „Sachsen“ in ruhiger Fahrt den breiten Fjord nach Norden hinaus. Die Berge mit ihrem kurzen Baumwuchs und die vereinzelt liegenden Häuser am Ufer der Fjords erinnerten mich lebhaft an eine Schweizer Seelandschaft. Nach Norden zu nahm das Gebirge alpinen Charakter an, der Fjord wurde immer breiter und gegen Mittag erreichten wir den Ausgang ins Meer.

Der Kapitän nahm von hier direkten Kurs auf die Bäreninsel. Dieses kleine Eiland liegt einsam etwa fünfhundert Kilometer nördlich der norwegischen Küste, ungefähr in der Mitte zwischen Norwegen und Spitzbergen. Das Schiff fing an zu schaukeln, so daß es mit der Gemütlichkeit an Bord bald zu Ende war. Gegen Abend entschwand im Süden die norwegische Küste unseren Blicken, und wir fuhren hinaus in die unendliche Weite des Ozeans. Die Nächte waren jetzt schon taghell, obgleich wir die Mitternachtssonne des stark bewölkten Himmels wegen noch nicht zu Gesicht bekommen hatten; die Luft war frisch, die Temperatur schwankte zwischen 8—10° Wärme. In dem schwer rollenden Schiff war an Nachtruhe nicht zu denken, dazu kam der Radau des Motors, der das ganze Schiff in vibrierender Bewegung hielt. Alles zitterte, die Türen klapperten und direkt neben unserer Kabine war das obere Lager der Achse des Steuerruders ausgeschlagen und hämmerte wie ein Niethammer. Ununterbrochen rutschte man mit dem ganzen Körper im Bett auf und ab. Es gehört schon eine gesunde Konstitution dazu, einen derartigen Zustand auf die Dauer zu ertragen. Allmählich gewöhnt man sich aber an alles, und so gewöhnte sich das Ohr mit der Zeit an diesen geräuschvollen Zustand, der nun einmal mit dem Aufenthalt in der Kabine verbunden war. Schließlich war es so weit, daß wir bei abgestelltem Motor wieder nicht schlafen konnten, weil der gewohnte Radau fehlte.

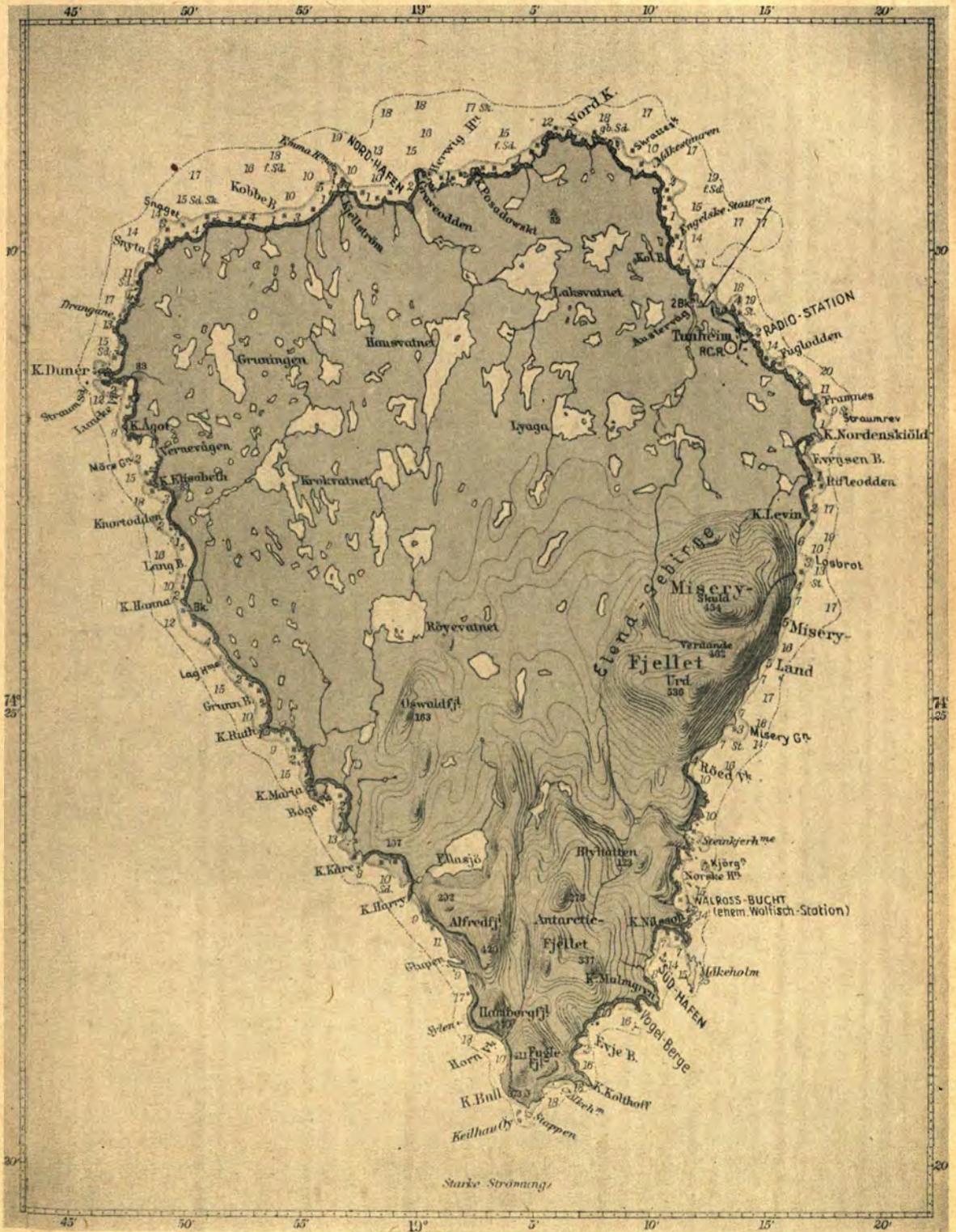
Wir sahen die ersten Eissturmvögel (*Fulmarus glacialis*). Ich habe diese herrlichen Flieger während der ganzen Reise im Eismeer beobachtet und bewundert: Ununterbrochen umkreisten sie das Schiff, ohne die Flügel zu bewegen; sie kamen so nahe an Bord vorbei, daß man sie hätte greifen können. Hart über dem Wasserspiegel zogen sie elegante Kurven, mit der Schwingenspitze gerade das Wasser schneidend. Dieser gelblichgraue Vogel mit den großen gutmütigen Augen gehört in die Klasse der Albatrosse und hat, wie diese, einen eigentümlich geformten Schnabel. Oben befinden sich zwei Kanüle und darunter ist der gekrümmte, kräftige, kurze Schnabel, so daß der

Vogel von weitem aussieht wie ein Papagei. Die alten Männchen haben weiße Köpfe und sehen sehr putzig aus, während die jüngeren Tiere und die Weibchen nahezu einfarbig gelblichgrau sind. Bei den Norwegern heißt der Eissturmvogel „Havhest“ (Meerpferd) und unsere Matrosen nannten ihn „August“. Zuerst glaubte ich, daß das eine Privatbezeichnung unserer Matrosen sei und erfuhr erst später auf einem deutschen Fischdampfer, daß die Bezeichnung „August“ bei den Seeleuten allgemein geläufig war. Ich vermute, daß es eine Verbalhornung des norwegischen „Havhest“ ist.

Kapitän Kriete wollte von einem deutschen Fischdampfer Fische übernehmen, bevor er zur Bäreninsel fuhr und hielt deshalb mehr östlichen Kurs. Aus seiner früheren Tätigkeit auf Fischdampfern kannte er die Fischgründe in der Barents-See und wußte, wo die Dampfer liegen. Bald erschienen auch schwarze Rauchwolken am Horizont. Auf der ganzen Fahrt sind wir keinem einzigen Schiff begegnet und waren erstaunt, so weit im Norden auf einmal zahlreiche Dampfer anzutreffen. Hier liegen oft Hunderte von Dampfern aller Nationen. Italiener, Franzosen, Engländer, Dänen und Holländer, Russen und vor allem die deutschen Reedereien schicken ihre Dampfer zum Fischen hierher. Eine Wesermünder Reederei verfügt allein über 250 Fischdampfer. Nur die Norweger fehlen. Erst später erfuhren wir von einem norwegischen Kapitän, daß die Norweger nicht über das notwendige Kapital verfügen, um eine moderne, rationell arbeitende Fischereiflotte aufzustellen. Sie fischen deshalb mit ihren kleinen Motorschiffen in den Küstengewässern mit der Handangel, wie vor hundert Jahren. Aber ihre Fische sind auf dem Markt zu teuer. Die Regierung muß finanzielle Hilfe leisten, damit die Fischer überhaupt existieren können.

Der Fischreichtum in der Barents-See muß ungeheuer sein. Was hier an Fischmassen aus dem Meer herausgezogen wird, konnten wir mit eigenen Augen sehen. Zuerst trafen wir auf einen englischen Dampfer, welcher schon den Heimweg angetreten hatte. Man kennt die Engländer schon von weitem an den schräggestellten Schornsteinen, während die deutschen Schiffe senkrecht stehende tragen. Bald darauf hielten wir neben einem Wesermünder Dampfer, der gerade einen Fischzug beendet hatte. Das ganze Deck war bedeckt mit Dorschen, Schellfischen, Rotbarschen und Kapfischen, dabei Kerle von über einem Meter Länge. Die Kapfische, von den Seeleuten auch Katzen genannt, sind gefleckt wie ein Leopard und haben einen Kopf mit starkem Gebiß, wie ein Seewolf. Dieser Fisch, der sich auf dem Grunde des Meeres nur von Austern und Langusten ernährt, ist besonders begehrt und wird hoch bezahlt.

Die Fische sind schon verendet, wenn sie aus dem 200 Meter tiefen Wasser gezogen werden und liegen mit weit geöffnetem Maul an Bord. Des großen Druckunterschiedes wegen treten beim Emporziehen die Augen weit hervor



Die Bäreninsel (1:125000)

und bei vielen ist der Magen durch den hohen Innendruck nach vorn herausgestülpt worden. 130 Zentner werden hier mit einem Zug herausgeholt und in sechs Tagen hat der Dampfer 2000 Zentner Fische gefangen; dann ist er vollgeladen und fährt zur Heimat zurück. Es ist ein fortwährendes Kommen und Gehen von Dampfern. Jeder holt, soviel er kann.

Nicht überall in der Barents-See ist dieser Fischreichtum festzustellen. Die Fische suchen ganz bestimmte Gründe auf.

Schon Nansen erwähnt in seinen Büchern, daß das Polarwasser, welches aus den Polgebieten nach Süden strömt, bestimmte Nährstoffe enthält, welche ihm aus den Strömen Sibiriens und Kanadas zugeführt werden; diese Stoffe werden im Wasser des riesigen Polarbeckens angehäuft und bleiben unverbraucht, denn unter dem dicken Eis wachsen keine Pflanzen und ohne Pflanzen gibt es kein Tierleben; dieses entwickelt sich erst am Rand des Treibeises. Dort, wo das nach Süden strömende, mit Nährstoffen gesättigte, also jahrelang „brach“ gelegene Polarwasser die Eisfelder verläßt und der Sonne ausgesetzt wird, dort, wo es mit dem warmen Wasser des Golfstromes in Berührung kommt, entfaltet sich ein ungeheures Pflanzen- und Tierleben. Von den mikroskopisch kleinen Algen, welche das Wasser braun und grünlichbraun färben, leben die vielen Kleintiere, besonders kleine, freischwimmende Krustentiere und Krebse, welche sich hier in großen Mengen entwickeln.

Diese Tiere bilden die Nahrung für die Fische, aber auch für die ungeheuren Massen von Wasservögeln und für die Robben. Hier findet sich auch der König des Nordeises ein, der gewaltige Eisbär, denn er lebt nur von Robben. Ähnliche Verhältnisse bestehen in der Grönlandsee und in anderen Polargebieten. Nur am Eisrand spielt sich das Tierleben ab, nur dort trifft man die meisten Robben an und dort sind auch die besten Jagd- und Fischgründe.

Die Fischdampferkapitäne erkennen schon an der Farbe des Wassers und an der Wassertemperatur, wo sie ihre Netze erfolgreich auswerfen können; in kaltem Wasser sind keine Fische. — Die Stromverhältnisse wechseln aber ununterbrochen, je nach der Jahreszeit. Es gehört schon eine große Erfahrung dazu, erfolgreich zu arbeiten.

Bereitwillig gab man uns mehrere Körbe Fische und jetzt nahm der Kapitän um 10 Uhr abends Richtung nach Westen auf die Bäreninsel zu. Es war vorgesehen, in einem am Südkap der Insel gelegenen kleinen Naturhafen vor Anker zu gehen.

Die See war hier ruhiger geworden. Schon jetzt fiel mir die Unmasse von Wasserwild auf. Riesige Ketten von Lummen, Teisten und Papageitauchern lagen auf dem Meer. Soweit das Auge reichte, war die Luft erfüllt von Vogelmassen, welche in reißendem Flug ihre Äsungsplätze aufsuchten oder auf ihre Nistplätze auf der Bäreninsel zurückkehrten. Dazwischen Ketten der kleinen



130 Zentner Fische mit einem Zug

Krabbentaucher. Von weitem boten sie dasselbe Flugbild wie ein Schwarm Stare. Immer neue Schwärme fielen ins Wasser ein. Dazwischen die zahlreichen Eissturmvögel, Dreizehenmöven, die großen Mantelmöven und die Bürgermeistermöven.

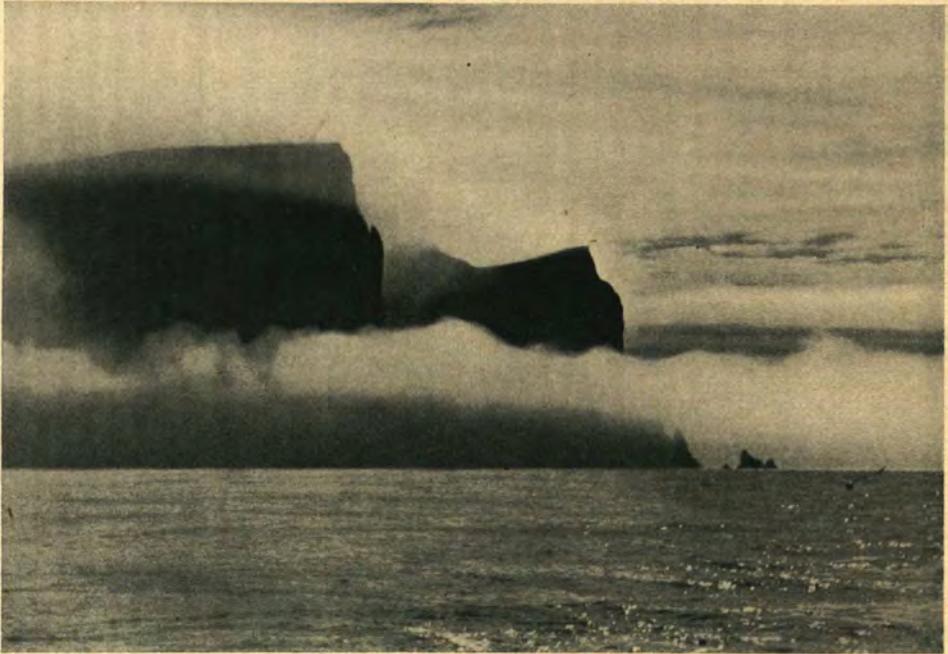
Der Kapitän erklärte, daß wir erst gegen 3 Uhr morgens an der Bäreninsel eintreffen würden; die Insel selbst war nicht zu sehen, weil sie von einem dichten Nebelschleier umhüllt war.

★

Durch das Rasseln der Ankerkette wurde ich geweckt; ich hörte hundertfältiges Vogelgeschrei in allen Tonarten und dachte mir gleich, daß es oben etwas Besonderes zu sehen geben würde. An Deck bot sich mir ein Anblick, so unbeschreiblich schön, daß er in Worten leider nicht wiederzugeben ist. Ich war ganz ergriffen von dem was sich hier meinen Augen bot. Wir waren mitten in ein Vogelparadies geraten, in einer Umgebung, welche überwältigend war. Unser Schiff lag in einem etwa 500 Meter breiten, runden Naturhafen, welcher nur nach Süden einen breiteren Ausgang hatte. Ringsum steile hohe Wände, wildzerrissene Felsenformationen. Daneben standen steile, spitz auf-

ragende Inseln von mehreren hundert Meter Höhe. In diesen steilen Wänden nisteten Tausende und aber Tausende von Seevögeln. Vor allen Dingen Lummern, Möven, Eissturmvögel und Papageitaucher waren vertreten.

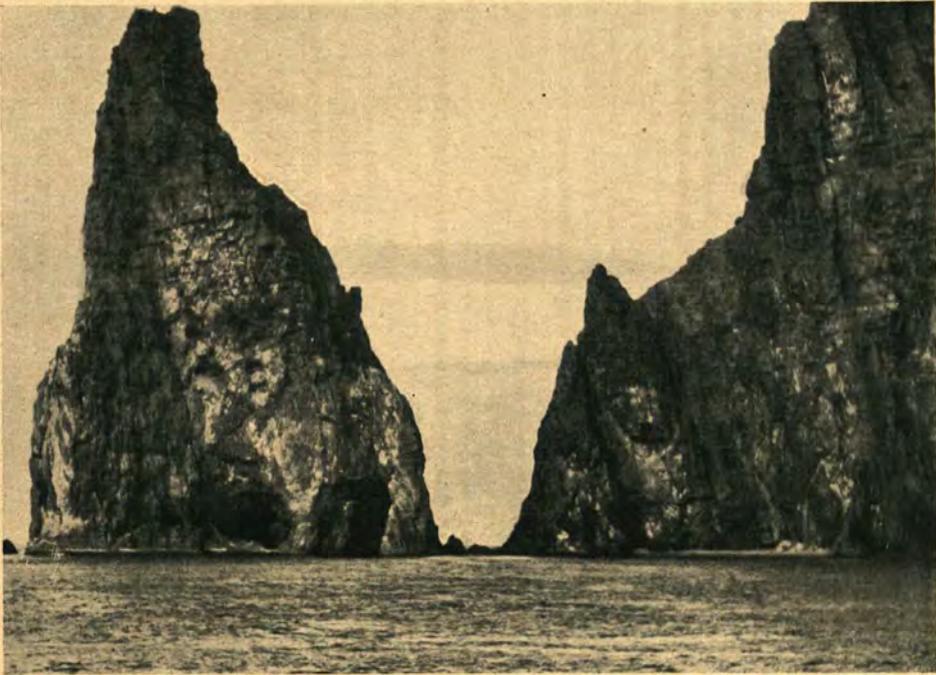
Und dann die Farben! Man sollte nicht glauben, daß dieses kahle Nordland so etwas an Farbenpracht entwickeln kann, wie es hier der Fall war! Und alles in einer Harmonie, wie es nur die Natur hervorbringen kann. Die Felsen



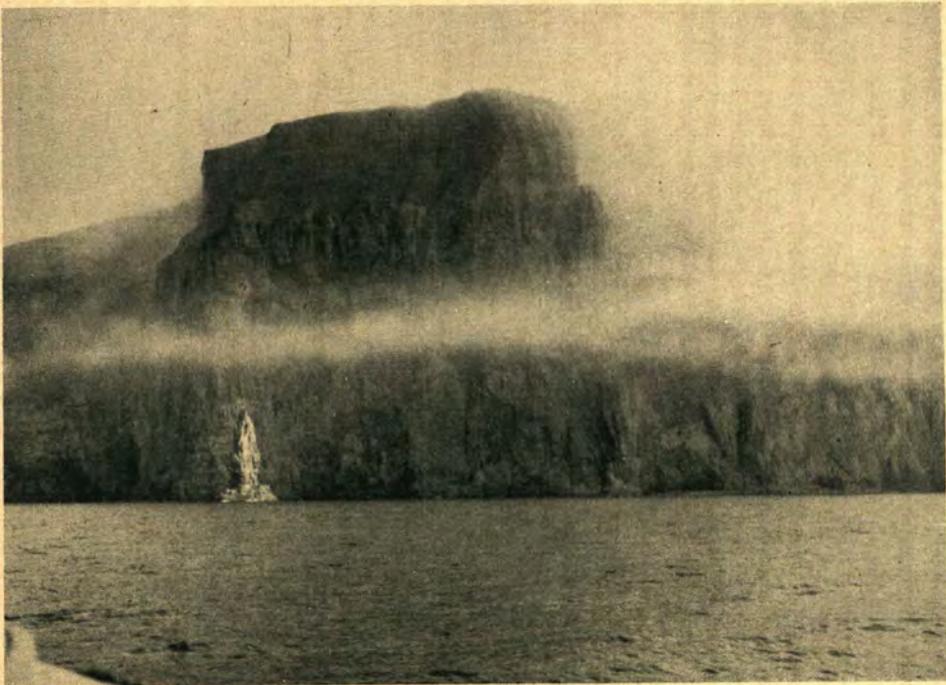
Wie eine Götterburg erhebt sich steil das Südkap der Bäreninsel

waren leuchtend rotbraun, dazwischen dunkelbraun mit schwarz. Die Moossteppiche des kahlen Oberlandes schimmerten dunkelgrün, hellgrün, gelb und dürflaub in allen nur denkbaren Farbenschattierungen.

Diese Farbenpracht ist mir später auch in Spitzbergen, überhaupt auf der ganzen Eismeerfahrt aufgefallen. Dabei haben die Farben des Nordlandes einen anderen Charakter als in unserer Heimat. So helle und leuchtende Pastellfarbentöne gibt es bei uns nicht; dabei ist es gleichgültig, ob es sich um Gesteine, um Gräser oder Moose oder um das Meer, das Eis und die Luft handelt. Überall diese intensiv leuchtenden hellen Farben. Auch der Himmel ist ganz leuchtend hellblau, was vielleicht mit der Rückstrahlung der unendlichen Packeisfelder am Nordpol zusammenhängt. Unterwegs nach Norden sahen wir einen Regenbogen, der in allen Farben so grell leuchtete, daß er die Augen blendete.



Eine der gezackten Inseln vor dem Südkap

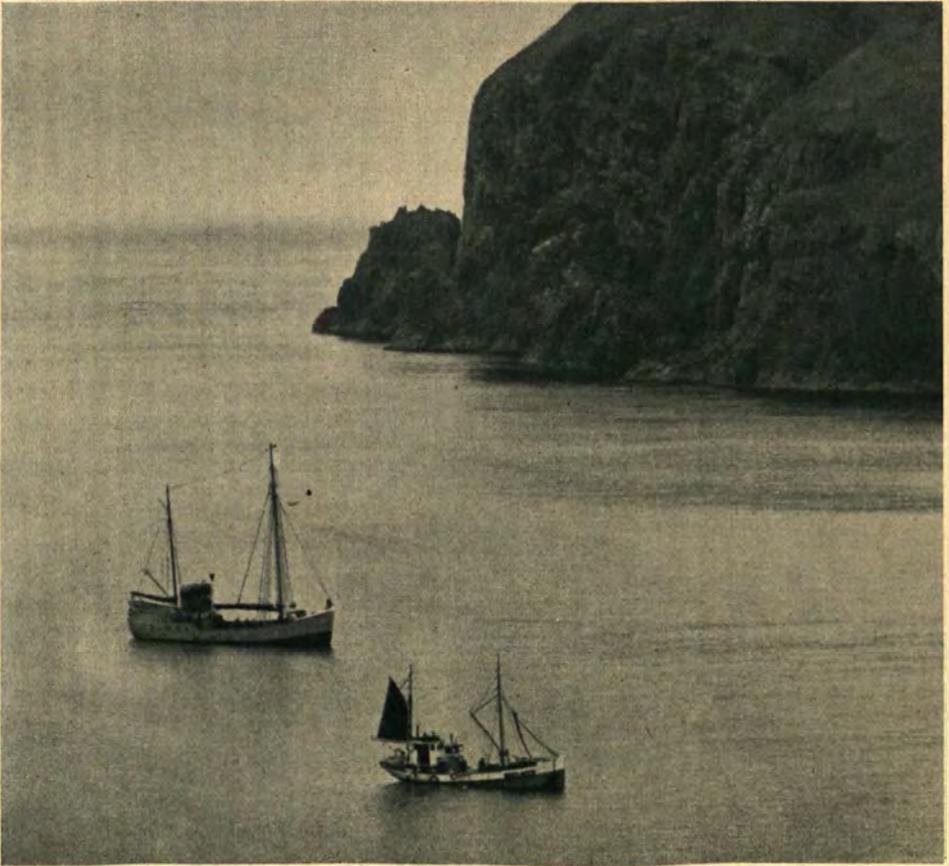


Die Südwand der Bäreninsel

In unserem Hafen lag noch ein kleines norwegisches Fischerfahrzeug, dessen Mannschaft sich hier im Geborgenem von der anstrengenden Arbeit ausschließte, sonst war von Menschen nichts zu sehen.

Die Bäreninsel ist etwa 15 Kilometer lang, hat die Form eines Dreiecks und läuft nach dem Süden spitz zu. Die Südküste ist steil abfallend, etwa 500 Meter hoch, nach Norden wird das Land flacher. Die ganze Insel ist vollständig kahl und eine große Steinwüste. Im Innern befinden sich große fischreiche Süßwasserteiche, welche von Moosflächen umgeben sind. Das Land wird fortwährend von schweren Stürmen und von Nebelschwaden überzogen. Tagelang liegt die Insel oft in dichtem Nebel. Aber für Jäger und Ornithologen ist hier ein Dorado.

Am östlichen Nordende der Insel ist die Radiostation, welche von drei Junggesellen bedient wird. Es sind die einzigen menschlichen Lebewesen auf der Insel, welche hier in der Einsamkeit leben. Nach Ablauf eines Jahres wer-



Im Südhafen lag noch ein kleines norwegisches Fischerfahrzeug

den sie abgelöst. Die Wände ihrer Zimmer haben sie von oben bis unten vollgeklebt mit tausenden von Bildern junger Mädchen, welche aus illustrierten Zeitschriften herausgeschnitten sind. Mit diesem Mädchenersatz glauben die drei Junggesellen, das Frauenproblem der Bäreninsel gelöst zu haben. Neben der Radiostation befindet sich eine ehemalige Kohlenstation. Die Ver-



Hier brüten die Dreizehenmöven

ladebrücke, die Gleise und Loren stehen noch tadellos erhalten da. Der Abbau der Kohle war unrentabel und nach den Anlagen zu urteilen, ging hier viel Geld verloren.

Ich hatte schon früher von der geheimnisvollen Bäreninsel gelesen und von großen Vogelbergen gehört; aber was ich hier sah, übertraf meine Erwartungen in jeder Hinsicht. Ich hätte es nie für möglich gehalten, daß sich derart ungeheure Vogelmassen auf einem Fleck zusammenfinden. Auf einem



Die Lummen auf der Bäreninsel

domartigen, etwa 400 Meter hohen Felsen, südlich von unserem Liegeplatz, ist der Hauptbetrieb. Wenn man mit dem Glas hinaufblickt, erkennt man Hunderttausende von Seevögeln, hauptsächlich Lummen, Teiste und die kleinen Krabbentaucher, welche reihenweise in den Nischen stehen und ihre leuchtend weiße Brust zeigen. In ununterbrochener Reihenfolge streichen Ketten von 500 oder 1000 Stück brausend ab, um ihre oft 100 Kilometer und weiter entfernten Äsungsplätze im Meer aufzusuchen; zugleich kommen andere Riesenketten vom Meer her an- und fallen in den Berg ein. Das geht so fort, ununterbrochen, Tag und Nacht, d. h. Nächte gibt es hier nicht, weil es immer Tag ist. Man kann das Meer mit dem Glas ringsum absuchen, soweit der Blick reicht, überall sieht man die hin- und zurückstreichenden Vogelwolken.

Ich muß schon sagen, was sich hier vollzieht, ist eine Naturgewalt und ein Naturereignis, welches einmalig ist. Ich kann mir nicht vorstellen, daß sich auf dieser Welt etwas Gleichartiges noch einmal vorfindet. Der Gedanke daran, was diese Vogelmassen Jahr für Jahr an Fischen und Krebsen verzehren, grenzt ans Unvorstellbare.

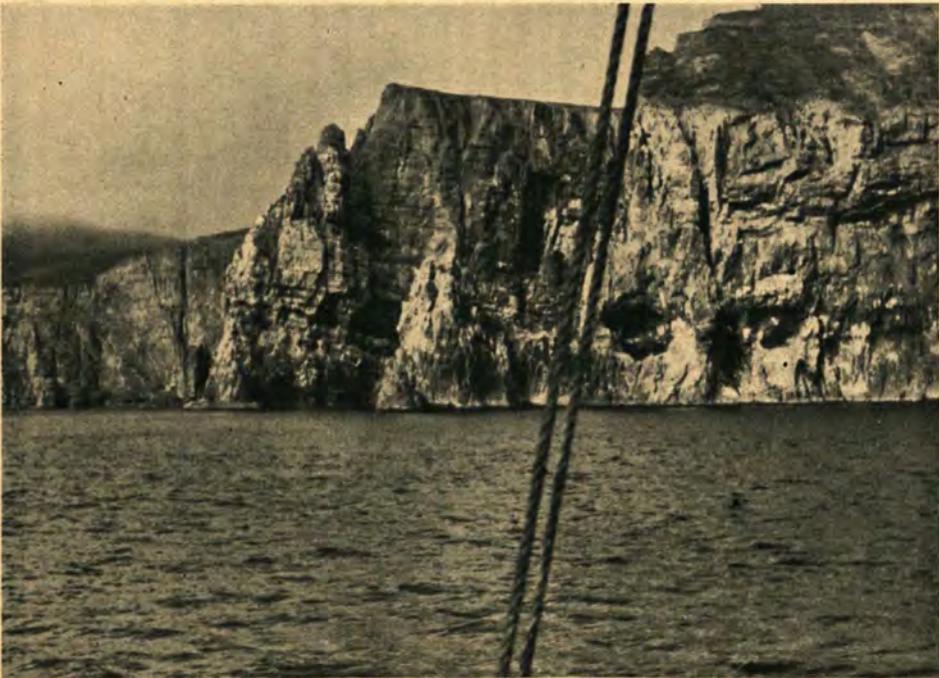
Wir fahren mit dem Ruderboot unter eine der steilen überhängenden Vogelwände, wo Lummen und Möven, wie die Soldaten, in Reih und Glied standen. Die meisten Vögel hatten Junge im Nest. Das Wild war so vertraut, daß wir

auf wenige Schritt heranzufahren konnten. Die Möven und Eissturmvögel äugten uns neugierig an, ohne die geringste Scheu zu zeigen: sie kannten keine Menschen! Es war eine Stimmung, so feierlich wie in einer Kirche.

Da waren wir nun mit unseren Flinten, um zu jagen. Soll ich die auf fünf Schritt über mir sitzenden Vögel von der Wand herunterschießen? Mit einer Handvoll Steine hätte man sie auch treffen können. Der Gedanke, dieses vertraute Wild zu schießen und den Frieden zu stören, wäre mir als Vertrauensbruch und Verbrechen vorgekommen.

Ganz unten am Wasser saß eine Lumme (*Uria lomvia*), welche den Flügel gebrochen hatte. Sie ließ sich mit den Händen greifen, saß auf meinem Knie und ließ sich ihren schönen, glatten, schwarzen Kopf ruhig streicheln. Was für herrliche Geschöpfe sind das! Ich setzte sie wieder ins Wasser, worauf sie auf ihren alten Stand zurückplätscherte.

An der Nordseite unseres Hafens war der Steilhang nur etwa 100 Meter hoch; auf einer Geröllhalde konnten wir dort das obere Land erreichen und hatten von hier einen weiten Blick über dieses fremde, unbewohnte Land und in den herrlich gelegenen Südhafen, in dem die „Sachsen“ friedlich neben dem kleinen Norweger lag. In der Walroßbucht vor uns befand sich eine alte norwegische Trankocherei, welche schon 35 Jahre außer Betrieb sein



Die größten Vogelberge Europas

soll. Ein alter Dampfkessel und Geräte zum Hochwinden der Walfische waren noch ganz gut erhalten. Riesenhafte Skeletteile von Walfischen, Wirbelstücke von 70 cm Durchmesser und Rippen von vier Meter Länge so schwer wie Blei, lagen überall herum. An einer Stelle fanden wir zahlreiche Skelette von Walrossen, ein Beweis, welcher Wildreichtum hier früher geherrscht haben muß. Die Grönlandwale sind von den Engländern vollständig ausgerottet worden und Walrosse trifft man nur noch an der Ostküste des Nordostlandes und bei Franz-Josephs-Land an.

Über das gebirgige Gelände unternahmen wir einen längeren jagdlichen Aufklärungsmarsch in das Innere der Insel und hatten gehofft, mit Purzel, dem Drahthaarfox, wenigstens einen Fuchs oder Schneehühner aufzustöbern; es war aber nichts zu finden. Auf den kleinen Seen, die zwischen den Bergen liegen, tummeln sich große Scharen von Möven. Die kleinen, schwarzweißen Krabbentaucher (*Mergulus alle*) kamen hier in starken Flügen ins Land und fielen wie ein Schwarm Stare auf den steilen Geröllhalden ein. Beim Näherkommen standen sie auf und kamen in weitem Bogen auf wenige Meter an uns in zischendem Flug vorbeigestrichen. Einmal fielen sie direkt zwanzig Schritt vor uns ein und setzten sich auf die großen Geröllblöcke, um einmal in Ruhe beobachten zu können, was für merkwürdige Lebewesen sich hier in ihrer Heimat herumtreiben.



Bürgermeistermöven auf der Bäreninsel

Auf den hohen Felstürmen der hier 500 Meter hohen dunkelbraunen Berge fußten zahlreiche Bürgermeistermöven (*Larus glaucus*). Wir nannten sie „Generäle“, denn tatsächlich, diese Raubmöve hat in ihrer Haltung etwas Majestätisches. Ich habe eine geschossen, welche so stark ist wie eine Gans. Das Gefieder ist schneeweiß, auf dem Rücken silbergrau, die Augen grellgelb, der Schnabel gelbgrün mit dem bekannten roten Fleck auf dem Unterschnabel.



Schmarotzer-Raubseeschwalbe

Bei angeschossenen Stücken heißt es Vorsicht, denn mit dem kolossalen Schnabel kann diese Möve heftige Hiebe austeilen; aus den Kleidern reißt sie eher ganze Stücke heraus, als daß sie losläßt, was ich leider am eigenen Leibe erfahren habe. Diese Generäle umkreisten uns ganz nahe, mißtrauisch herabäugend und laut rufend. Man hätte Dutzende schießen können, denn sie waren ganz vertraut; vielleicht haben sie noch nie einen Menschen in ihren Bergen gesehen und noch nie einen Schuß gehört.

Möven und andere Wasservögel hätte hier ein Schiesser zu Tausenden her-

abknallen können; er kann sie aber dann nur wegwerfen, denn für menschlichen Genuß kommt das tranig schmeckende Wildbret nicht in Frage. Ich kann keinen Reiz dabei finden, vollkommen vertrautes Wild sinnlos herabzuschießen, ohne eine Verwertung dafür zu haben. Wie oft wurde ich gefragt: Haben Sie viel Wasserwild geschossen? Und mußte dann die Enttäuschung bereiten, daß ich wohl Tausende und aber Tausende gesehen, aber nur die paar Stück für meine Sammlung geschossen hätte.

An einem kleinen See konnte ich die Schmarotzer-Raubseeschwalbe (*Stercorarius parasiticus*), den „Tiviu“ (Dieb) der Norweger jagen sehen. Schon vor-



Das schnittige Flugbild der Schmarotzer-Raubseeschwalbe

her an der norwegischen Küste konnte ich diesen Räuber beobachten, wie er den Möven das Futter abjagte. Dieser Vogel mit seinem schönen, rauchbraunen Gefieder, der hellen Brust und seinen beiden langen, dolchartigen Stoßfedern ist ein wahrer Teufel. Er nimmt die Möven an wie ein Falke und stößt auf sie herab mit solcher Energie und Ausdauer, daß sie aus Angst den Kropf entleeren. Ich habe gesehen, daß selbst die starke Bürgermeistermöve rücksichtslos verfolgt wurde; in Todesangst ergreift das Opfer die Flucht, als wenn der Teufel hinter ihm her wäre; die Möve weiß, was ihr Verfolger will, denn plötzlich wirft sie den Kropfinhalt heraus und sofort hört die Verfolgung auf. Die Raubseeschwalbe hat keinerlei Waffe zum greifen, sondern harmlose Ruder und einen Schnabel wie eine Möve. Dieser Schmarotzer hat seinen Na-



Jagd auf Papageitaucher an der Evensen-Bay

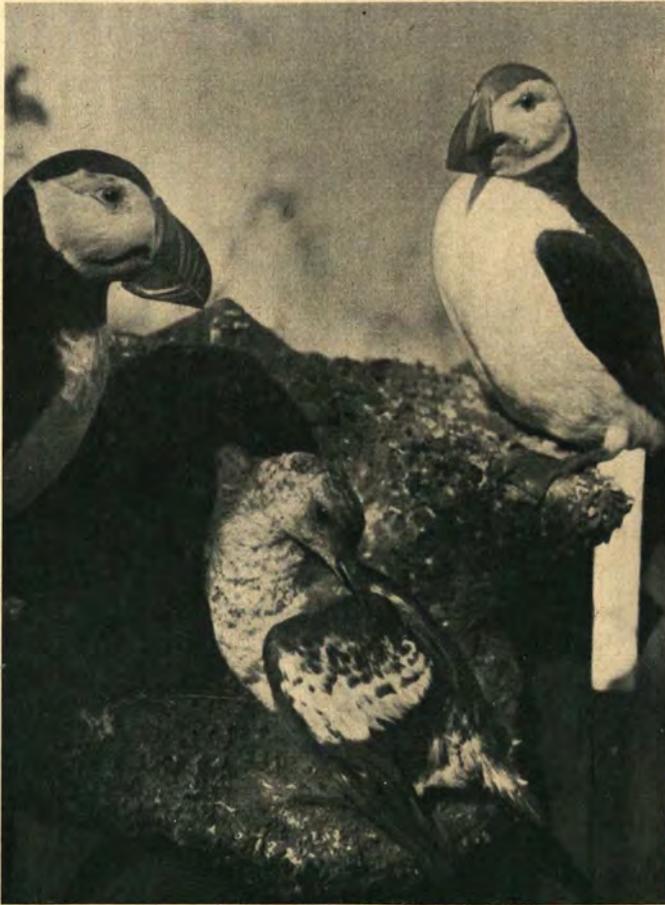
men nicht umsonst erhalten; er lebt ganz von den halbverdauten Fischen, welche die Möven auswerfen.

Zur Mittagszeit erreichen wir wieder unseren Hafen. Dort lag die „Sachsen“, so klein wie ein Ruderboot, in dem spiegelblanken Wasser neben dem norwegischen Fischerboot. An Bord wurde Strecke gelegt. Neben einigen Bürgermeistermöven und Teisten lagen zwei Schmarotzer-Raubseeschwalben, auf welche mir eine Dublette gelungen war.

Am Nachmittag entschloß sich der Kapitän, etwa zehn Kilometer weiter nördlich an der Ostküste in der Evensen-Bay am Kap Nordenskiöld nochmals zu ankern. Hier war die Küste flacher, aber immer noch etwa 100 Meter hoch. Auch hier sind alle Felswände besetzt mit Seevögeln. Die Papageitaucher (Lunde) waren zahlreich vertreten. Dieser prächtig gefärbte Vogel hat einen Flug wie eine Biene. Mit seinen spitzen Schwingen kommt er in rasender Fahrt daher und saust in seine Löcher, in welchen er auf der Stelle verschwindet. Wir konnten hier mehrere dieser Lunde zur Strecke bringen und das herrliche Gefieder bewundern. Der Rücken ist tiefschwarz glänzend, die Brust weiß, die Wangen hellgrau mit kleinen grauen Augen und diese mit hellblauen

Warzen dreieckig umrandet. Dazu der große rote und blaue Schnabel und die knallroten Ruder. Die vorbeigeschossenen Vögel strichen aufs Meer hinaus, kamen in großem Bogen dieselbe Strecke wieder zurück und konnten erneut beschossen werden. Auch hier konnte ich beobachten, daß das Wild ganz vertraut war.

Ich konnte hier zusehen, wie eine der starken Bürgermeistermöven das halbflügge Junge einer Dreizehnmöve von der hohen Felswand mit kurzem Griff



Papageitaucher und Gryll-Teiste im Jugendkleid
Präpariert von Bleil u. Wögerer, Kassel

hinabschleuderte. Das Junge flatterte schreiend schräg ins Meer hinab. Der Bürgermeister gleich hinterher, würgte es hundert Schritt vor uns im Wasser ab. Nachher strich er mit ihm an das nahe Felsenufer, wo er das zappelnde Kleine vollends erledigte und kröpfte. Wir hatten vorher schon beobachtet,



Die rettende Bäreninsel. Am Steilhang des Elend-Berges finden die Fischerboote Schutz vor dem Sturm

daß die Bürgermeistermöven die Brutkolonien der kleinen Möven kontrollieren. Sie sitzen oberhalb der Felswände und passen auf, bis eine Möve ihr Nest verläßt. Das wehrlose Junge wird dann ins Meer geworfen und abgewürgt.

Aufgefallen ist mir das Fehlen der Raubvögel; ich hatte vergeblich Ausschau gehalten und gehofft, wenigstens einen der nordischen Falken oder den



Westküste der Bäreninsel

Wanderfalken hier vorzufinden; auf der ganzen 4000 Kilometer weiten Reise von Hamburg ins Nordeis habe ich nur einen Seeadler ausmachen können und das war auf der Rückreise bei Alesund südlich von Trondheim.

Mit dem Ruderboot ruderten wir an die wild zerrissene Felsenküste. Von hier aus ging Kapitän Kriete mit der Mannschaft und den Teilnehmern zum Lachsfang in das Innere der Insel. Es wurde uns gesagt, daß in den zahlreichen Seen große Mengen Lachse vorkommen würden. Leider blieb diese Expedition ergebnislos, es wurde nicht ein Fisch gefangen. Erst abends erfuhren wir von einem norwegischen Fischer, daß die Lachse nur in einem großen, an der Westküste der Insel gelegenen See vorkommen.

Gegen Abend trat plötzlich ein heftiger Nordsturm auf und eine dichte Nebelbank wälzte sich von Norden her über das Land. Wir mußten schleunigst umkehren, um den Weg nicht zu verlieren.

Auf der Rückfahrt in unseren Südhafen kamen wir an norwegischen Fischerbooten vorbei, die dicht unter dem nebelverhangenen, steilen Elendberg ihre Angeln ausgeworfen hatten. Ungefähr zehn Mann stehen an jeder Bordseite des Schiffes und lassen die mit einem Bleigewicht beschwerte Angel 80 Meter in die Tiefe sausen. Oberhalb des Angelhakens ist ein Flimmerblättchen angebracht, welches sich bei dem ununterbrochenen Auf- und Abziehen der Angel dreht. Kaum ist die Angel auf dem Grund angelangt, so genügen nur zwei bis drei Bewegungen und ein Dorsch hängt daran. In ununterbrochener Reihenfolge werden diese Fische über Bord gezogen. Der Kapitän ließ selbst einige Angeln auswerfen. Es machte uns viel Vergnügen, die großen Fische über Bord zu ziehen. In kurzer Zeit hatten wir mehrere Körbe gefüllt.

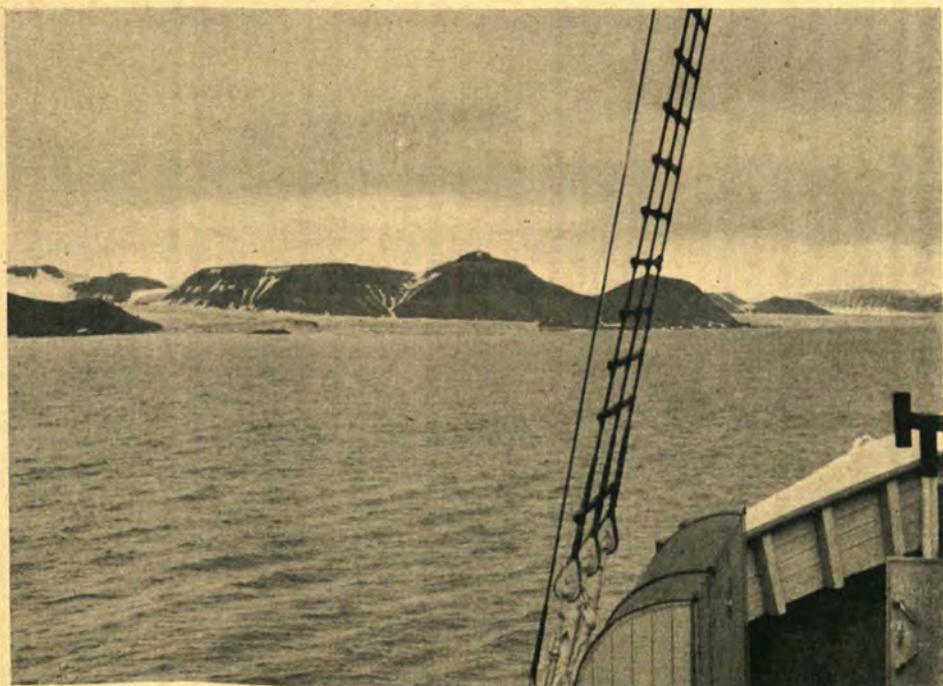
★

In der Frühe des 1. August nehmen wir Abschied von der Bäreninsel. Wir verlassen den Südhafen und umfahren bald darauf das steile Südkap, dessen höchste Spitzen von Nebelschleiern umhangen sind.

Bei starkem Nordwind fahren wir der Westküste entlang nach Norden und geraten in stark bewegte See. Nach einer Stunde passieren wir das Nordende der Insel, und nun schaukelt die „Sachsen“ mit direktem Kurs auf Spitzbergen zu.

Spitzbergen

„Meine Herren, Südkap in Sicht!“ rief der Kapitän um 3 Uhr morgens in unsere Kajüte. Es war herrlicher Sonnenschein und schwach bewegte See, als ich auf Deck trat. Welch ein großartiger Anblick! Vor uns lag die Südspitze von Spitzbergen. Zum erstenmal sah ich dieses fremde Land in seiner ganzen Schönheit. Dunkelbraune Berge mit schwarzen Geröllhalden, weißen Schneefeldern, dazwischen blauschimmernde Gletscher, die im Meer endeten, das hellgrüne Meerwasser und darüber der helle blaue Himmel. Und alles unberührte Wildnis! Nur einige Möven waren von weitem zu erkennen. Die Ostküste vom südlichen Spitzbergen zieht in gerader Linie nach Norden und gehört zu den schönsten Gegenden dieser Insel. Das Gebirge ist flacher als an der Westküste; die Berge sind nur 400 Meter hoch und fallen steil ins Meer ab. In zwei Kilometer Abstand von der Küste fuhren wir mit direktem Kurs nach Norden. Nach einigen Stunden erreichten wir den riesenhaften Davis-Gletscher, der hier in einer Front von fünf Kilometer Breite ins Meer mündet, einen wild



Vor uns lag die Südspitze von Spitzbergen

zerklüfteten Abbruch bildend; davor ein Meer von blauem Kalbeis, welches in dem hellgrünen Wasser einen märchenhaften Anblick bot. Wir standen ganz gebannt an Bord und betrachteten die Szenerie, die hier ununterbrochen an unseren Augen vorüberzog.

Die ganze Küstenzone weist hier eine sehr starke Vergletscherung auf. Die weit ins Meer vorstoßenden Gletscher stellen keine individuellen Gebilde dar,



In fünf Kilometer Breite mündet der Davis-Gletscher ins Meer

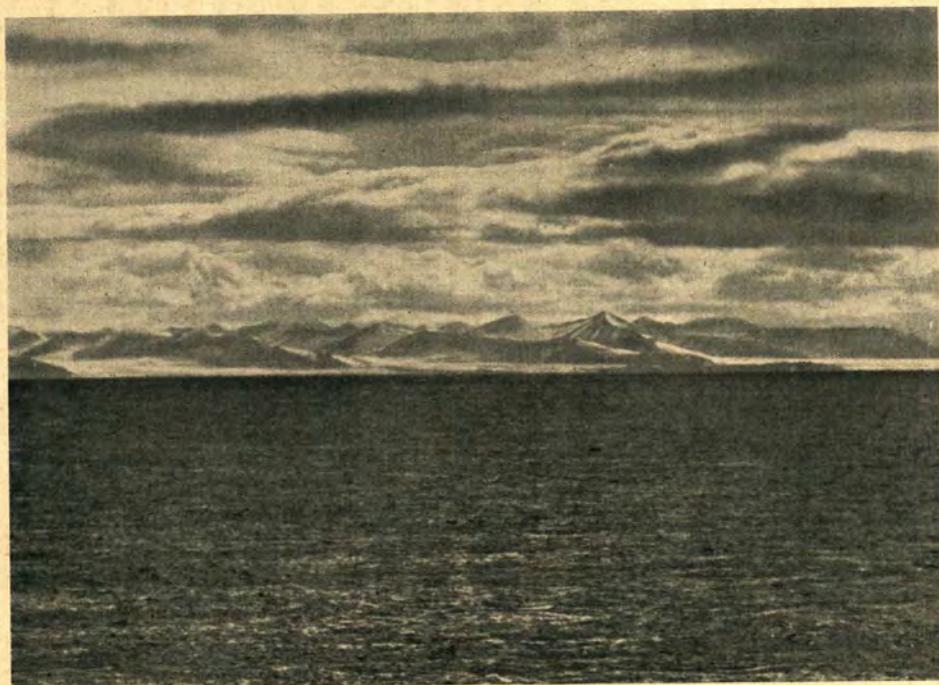
sondern kommen von den großen zusammenhängenden Eisfeldern, welche das Innere des Landes bedecken. Unserem Wunsch, etwas näher an die Küste zu fahren, kam der Kapitän nur ungern nach; er kannte die Gefahren, die hier lauerten. Das Meer war hier nur unvollkommen ausgelotet, weil diese Gegend sehr selten von Schiffen befahren wird. Die Gefahr, in der Nähe des Landes auf einen unsichtbaren Felsen zu fahren, war zu groß und hätte das Ende der ganzen Expedition und den Verlust des Schiffes bedeutet.

Auf einmal rief einer von der Brücke:

„Robben!“ Tatsächlich schwammen etwa 200 Meter vor dem Schiff eine Herde Robben, etwa zehn Stück mit ihren Jungen. Es war ein schönes Bild, wie dieses Wild in dem grünen Wasser vor uns herzog, immer wieder tauchend und neugierig zurückäugend. Plötzlich erschienen andere Robben zwan-



Die Ostküste von Südspitzbergen zeigt oft diese markante Rillenbildung

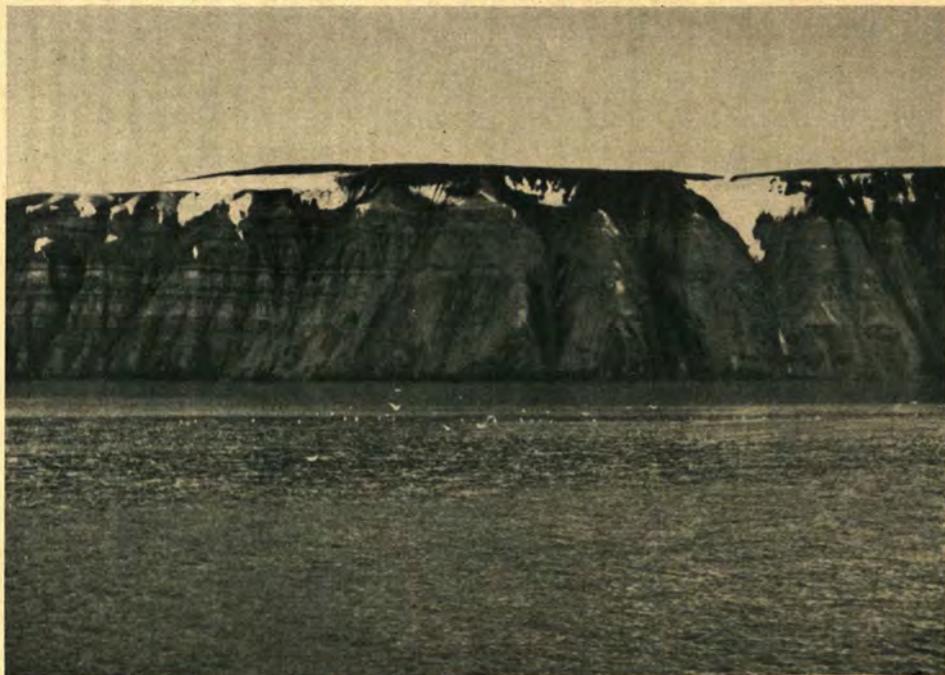


Im Store-Fjord

zig Meter neben dem Schiff und überholten es mit Leichtigkeit, als ob sie ihre Überlegenheit zeigen wollten.

Gegen Mittag tauchen im Norden die Berggipfel bei Kap Dufferin auf und weit im Osten erscheint Edge-Öya (Südostland). Man erkennt aber nur die höchsten Berggipfel, welche kaum über den Horizont ragen. Wir haben den Südeingang des großen Store-Fjords erreicht, welcher hier fünfundsechzig Kilometer breit, Südspitzbergen von Edge-Öya trennt. Mit nordöstlichem Kurs verlassen wir die Ostküste von Spitzbergen, in Richtung auf den Freeman-Sound. Die ersten kleineren Eisberge kommen uns hier entgegen; sie werden als Neuerscheinung von hinten und von vorn photographiert. Später mußten wir darüber lachen, als wir die riesenhaften Tafeleisberge bei Franz-Josephs-Land zu Gesicht bekamen. Aber die Gegend war sonst eisfrei. Der Kapitän erklärte, daß er noch vor vier Wochen den ganzen Fjord von Eis blockiert angetroffen hätte, und daß es eine große Seltenheit sei, diese Gegend im August ganz eisfrei zu finden.

Am späten Nachmittag erreichen wir den Eingang zum Freeman-Sound. Es ist eine sechs Kilometer breite Wasserstraße, welche Edge-Öya von Barentsoy trennt. Man sieht schon von weitem die zahllosen Seevögel auf dem Wasser. Am Ufer liegen Hunderte von Eiderenten.



Im Freeman-Sound

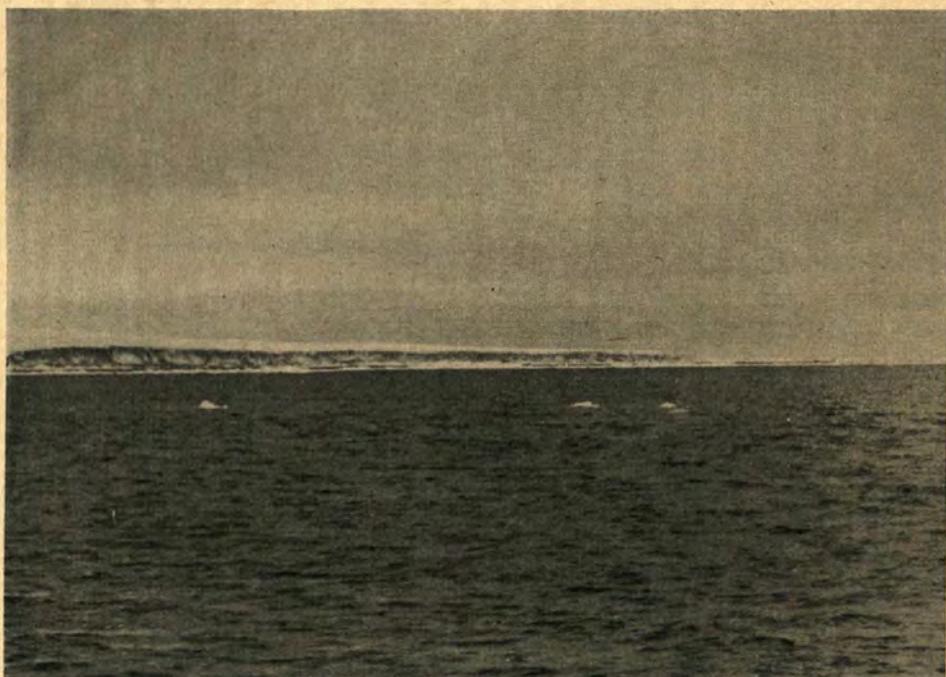
Da kommt von Norden, wie ein weißes Lineal, eine Kette Eidererpel an. Wie auf eine Schnur gezogen, streichen die weißleuchtenden Erpel in reißendem Flug ganz dicht über den grünen Wasserspiegel dahin. Ein prächtiger Anblick, der jeden Jäger fesselt. Man erkennt schon an dem straffen Flugbild: das ist arktisches Wild! Ich sehe, wie die Erpel bald darauf am nahen Ufer einfallen. Schade, daß wir weiterfahren! Hier wäre ich gerne geblieben, um dieses geheimnisvolle Paradies zu erkunden und zu jagen.



Die Inselgruppe Kong-Karl-Land von Norden

Die Eidererpel sammeln sich im Sommer und verlassen in starken Ketten die hocharktischen Gebiete, um sich in südliche Gegenden zu begeben. Überall in Nordspitzbergen und auf Kwitö trafen wir nur Mutterenten mit ihren Jungen an. Erst im Frühjahr zur Paarungszeit kehren die Erpel zurück.

Die Gebirgslandschaft ist einzigartig schön. Dunkelbraune Berge rahmen den Sund zu beiden Seiten ein. Kahl und steil steigen sie empor; feierlich ernst, wie ein Stück Urwelt ist der Charakter dieser nordischen Landschaft. Die Nordküste von Edge-Öya, welche hier in 50 Kilometer Breite an den Freeman-Sound herantritt, hat den Charakter einer unvergletscherten Hochfläche, welche von einer Höhe von 400 Meter steil zum Sund hin abfällt. Alle Hänge weisen starke Schuttbedeckungen auf. Im Gegensatz zu Südspitzbergen fehlen



Die Küste von Nordostland

hier die Gletscher ganz. Die Südküste von Barentsoy weist denselben Landschaftscharakter auf.

Gegen 10 Uhr abends erreichten wir den Ausgang des Freeman-Sound, und nun ging es mit Kurs Nordost wieder in die offene See. Der Kapitän hoffte, in der Nacht auf das erste Eis zu stoßen; als wir jedoch am nächsten Morgen an Deck kamen, war das Meer völlig eisfrei. Von Eis war weit und breit nichts zu sehen. Im Süden lag in etwa 50 Kilometer Entfernung die Inselgruppe Kong-Karl-Land. Der Kapitän wollte ursprünglich diese Inseln anlaufen, um auf Eisbären zu jagen, nachdem er aber alles eisfrei vorfand, fuhr er gleich nach Nordosten weiter. Nördlich erblickten wir zum erstenmal die Küste von Nordostland bei Kap Mohn. Im Nebel war aber nur undeutlich der endlose Gletscherabbruch dieser Küste zu erkennen. Das Nordostland von Spitzbergen liegt, wie Grönland, unter einer dicken, geschlossenen Eisdecke, die nach der Ostseite in eine 130 Kilometer lange, ununterbrochene, jäh abstürzende Eiswand endet.

Die ersten Eisbären

Die Gegend um das Nordostland ist zu allen Zeiten des Jahres vom Packeis blockiert und kann im allgemeinen nicht befahren werden. Es kommt selten vor, daß Schiffe so weit nach Norden vordringen können und das Meer eisfrei finden, wie in diesem Jahr. Nur alle zehn oder fünfzehn Jahre geht das Eis so weit nach Norden zurück. Selbst unsere Norweger, welche regelmäßig zum Robbenfang ins Nordeis fahren, waren über diese seltene Erscheinung ganz erstaunt.

Erst nachmittags trafen wir etwa 50 Kilometer südwestlich der Insel Kwitö auf das erste Treibeis. Es ist ein Ereignis, das jedem Polarfahrer das Herz höher schlagen läßt. Soweit das Auge reicht, ein endloses Meer treibender Eisschollen; das Schiff fuhr unbekümmert in gerader Fahrt hindurch, die Schollen mühelos zur Seite drückend. Das Treibeis wurde immer dichter und auf einmal erschienen größere Schollen von 50 und 100 Meter Länge, welche umfahren werden mußten. Am Horizont erschienen bald geschlossene Eisfelder von beträchtlicher Länge, wir waren jetzt in der Nähe der Eisgrenze angekommen.

Der Kapitän veranlaßte uns, die Gewehre fertig zu machen, weil wir jeden Augenblick auf Eisbären stoßen könnten. Die Lage war äußerst spannend.

Fangleiter Olsen hatte schon vorher seinen Stand in der hohen Aussichtstonne eingenommen und dirigierte mit Handbewegungen das Schiff in das günstigste Fahrwasser.

In Tromsö hatten wir ausgelost, wer den ersten Schuß auf Bären haben sollte. Das Los war auf mich gefallen. Dr. von Gamrat hatte die erste Robbe und Herr Ebener das erste Walroß. Ich habe noch niemals dem Ausgang einer Jagd mit größerer Spannung entgegengesehen wie hier, wo ich auf den ersten Eisbären zu Schuß kommen sollte. Mit den Gläsern suchten wir ununterbrochen die weiten Eisfelder ab, ohne aber ein Lebewesen zu erblicken. Nur die Eissturmvögel waren unsere ständigen Begleiter. Wir berieten darüber, wie wohl die Jagd ablaufen würde. Keiner von uns hatte noch einen Eisbären in der Wildnis gesehen. Muß ich aufs Eis herunter? Wird der Bär flüchtig abgehen oder nimmt er an? Wird er vertraut stehen bleiben oder flüchtet er schon beim Anblick des Schiffes? Wird er auf dem Eis verfolgt und wie weit muß ich schießen? Solche Fragen beschäftigten mich ununterbrochen, ohne daß ich mir Klarheit verschaffen konnte.



„Isbjörn!“

„Schießen Sie dem Bären nur auf den Hals, nicht aufs Blatt, sonst geht er Ihnen verloren!“ riet mir Kapitän Kriete. „Wir haben Bären geschossen, welche mit 15 Schuß noch nicht verendet waren. Die Geschosse sind zu schwach, um bei Blattschuß sofort tödlich zu wirken. Bei Halsschuß brechen die Bären sofort verendet zusammen!“

Für mich war das etwas Neues. Halsschuß ist leicht gesagt, es kommt schließlich auf die Entfernung an, auf welche man schießen soll. Ein Anschweißen erscheint mir viel wahrscheinlicher, weil doch in erster Linie die Halswirbel zerschmettert werden sollen, diese aber nur ein kleines Ziel bieten. In vollem Vertrauen auf mein Gewehr wäre mir Blattschuß lieber gewesen. Hier stand nun die Ansicht erfahrener Polarjäger entgegen. Ich beschloß also, den ersten Schuß, falls möglich, auf den Hals anzubringen.

Ich hatte meine Kersten-Doppelbüchse, welche mein Vater auf Bären schon geführt hatte, mit neuen 8-mm-Läufen versehen lassen. Die Gewehrfabrik Schmidt & Habermann in Suhl schrieb mir, daß die Patronen mit dem H-Mantelgeschloß und Kupferhohlspitze, Ladung 2,85 gr Blättchenpulver, für starkes Raubzeug unbedingt ausreichen und ich damit die beste Wirkung erzielen würde. Ich hatte daher keine Bedenken, einem Eisbären aufs Blatt zu schießen.



Der Fangleiter

H. Köhneke phot.

Plötzlich wurde der Motor abgestellt, ich sah, wie der Fangleiter in der Aussichtstonne sein Fernrohr auslegte und nach einer Seite scharf beobachtete. „Isbjörn!“ rief er nach einer Weile herab. Ein Eisbär in Sicht. Eine ungeheure Spannung entstand unter uns. Wir konnten aber noch nichts sehen. Das Schiff fuhr weiter und bald hieß es: „Der Eisbär schwimmt im Wasser!“ Das Schiff bog um eine Eisscholle und jetzt sahen wir den Bären in einer breiten Wake ruhig schwimmen; als wir uns auf hundert Schritt genähert hätten, wurde es ihm offenbar ungemütlich, denn er blickte erstaunt zurück und versuchte nach der Seite zu entrinnen. Ich erkannte sofort, daß es kein erwachsenes Stück war; es war ein kräftiger Jungbär, welcher offenbar seine Mutter verloren hatte. Der arme Kerl tat mir aufrichtig leid, wie er angstvoll neben dem Schiff herruderte. Ich bat den Kapitän, er möge ihn doch schwimmen lassen. Es hatte für mich absolut keinen jagdlichen Reiz, diesem Jungbären auf zehn Schritt auf den Kopf zu schießen und mir als ersten Bären ankreiden zu lassen.

Kapitän Kriete war aber anderer Auffassung und kam mit seiner Mauser von der Brücke herab.

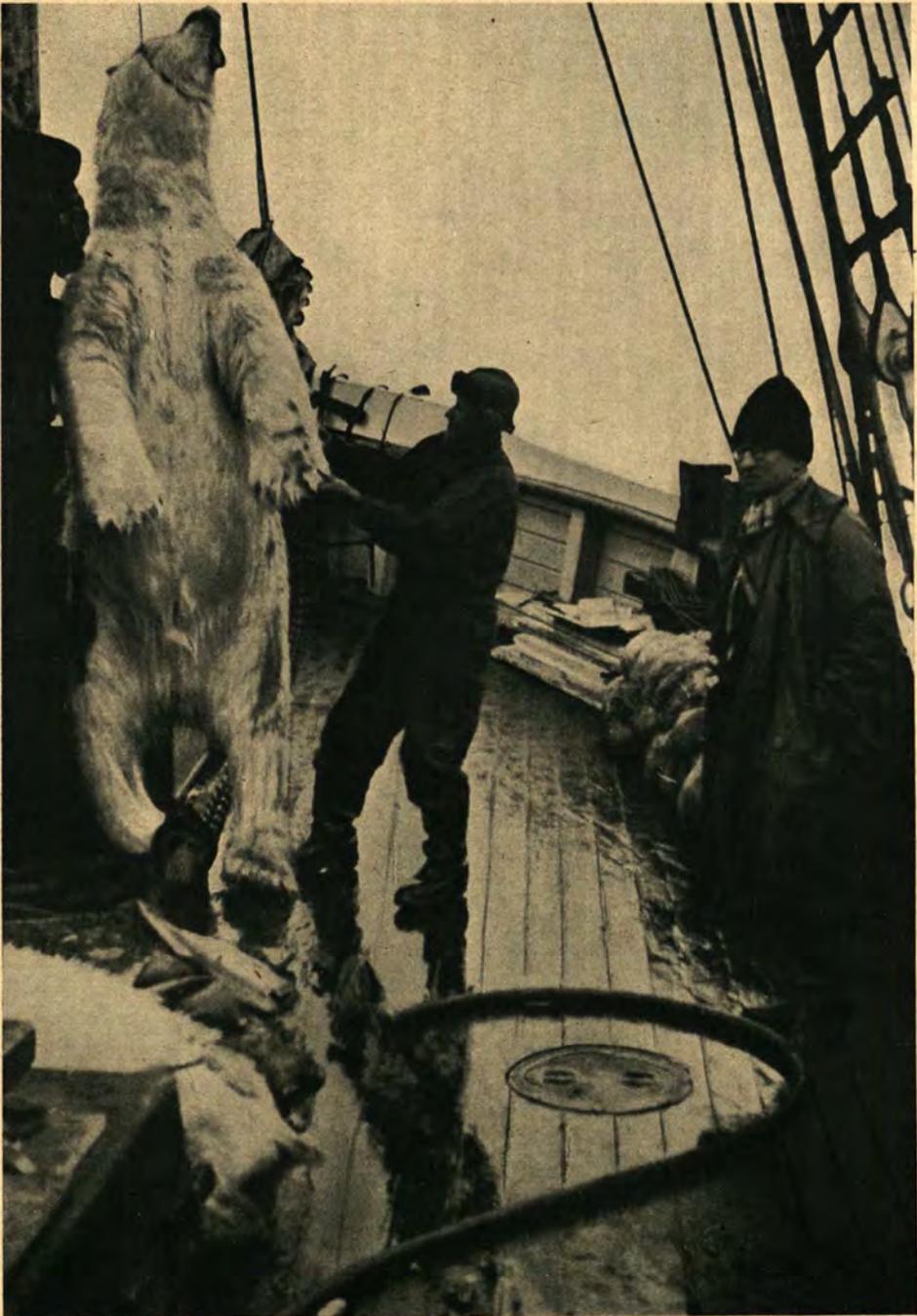
„Wenn Sie ihn nicht schießen, dann schieße ich ihn!“ erklärte er kurz. „Das gibt eine feine Bettvorlage für meine Frau!“

Auf den Schuß war der Bär augenblicklich verendet und alles war vorbei. Mit der Winde wurde er an Bord gezogen. Es war ein Jungbär, welcher schon eine ansehnliche Stärke erreicht hatte; das Gewicht schätzten wir auf zweieinhalb bis drei Zentner.

Die „Sachsen“ fuhr weiter, entlang den Eisschollen, welche jetzt erhebliche Dimensionen annahmen; manche waren fünf Kilometer lang und mußten weit ausholend umfahren werden. Sehr oft kam es vor, daß wir das Eis an schmalen Stellen durchbrechen mußten, um wieder in eine breitere Wake zu kommen. Wenn man bedenkt, daß das Tafeleis, welches sehr alt war, oft 20 cm die Wasseroberfläche überragte und somit 1,50 m stark war, so kann man sich vorstellen, welche Kraftanstrengung für das Schiff erforderlich war, es zu durchbrechen. Der Kapitän ließ das Schiff in voller Fahrt gegen das Eis anlaufen. „Festhalten!“ brüllte einer von der Steuerbrücke, und im nächsten Augenblick fährt das Schiff, sich hoch aufbäumend, krachend aufs Eis. Wer sich in solchem Moment nicht gehörig sichert, kann vier Meter weit geschleudert werden und in der Kabine konnte er sich den Schädel einrennen. Sehr oft mußten wir mehrfach Anlauf nehmen, bis die Scholle endlich durchbrach.

Ich fragte den Kapitän: „Geht denn das Schiff bei diesen wilden Manövern nicht kaputt?“

„Solange der Koch nicht von der Messe in die Küche fliegt, ist es nicht schlimm!“ erwiderte er lakonisch.



Das stärkste Raubwild der Erde

Auf einmal wird der Motor auf ein Zeichen aus der Beobachtungstonne wieder abgestellt. Atemlose Stille herrscht! „Isbjörn!“ Wieder ein Eisbär! Ich mache mich fertig und warte voller Spannung der Dinge, die da kommen sollten! Wir fahren weiter in Richtung auf ein großes Eisfeld. Mit dem Glas können wir von weitem einen gelblichen Fleck im Eis erkennen und beim Näherkommen sehen wir, daß es ein Eisbär ist. Er hatte gerade eine Robbe geschlagen und stand mitten in einer großen Schweißblache. Der Kapitän stellte den Motor ab und nun lief das Schiff geradeaus auf den Bären zu.

Ich sehe das herrliche Bild heute noch vor mir, wie der Bär auf einmal sein Haupt erhebt und gegen das langsam anlaufende Schiff sichert. Seinen Fang und die Vorderbranken hatte er ganz mit Schweiß verschmiert und bot ein Bild von Kraft und Wildheit. Da, jetzt kommt der Bär direkt auf das Schiff zu. Die Entfernung beträgt keine achtzig Schritt mehr. Ich hatte das Gefühl, daß er sich aus reiner Neugierde dem Schiff näherte, offenbar hatte er noch keine Bekanntschaft mit Menschen gemacht. In diesem Moment stieß das Schiff mit dumpfem Ruck auf die Eisscholle. Der Bär erschrak, machte kehrt, ging flüchtig ab, blieb aber gleich wieder stehen, um das Schiff von neuem zu mustern. Er stand halbschräg, so daß ich auf den Hals abkommen konnte. Auf den Schuß kippte er nach vorn zusammen, ging aber gleich nach links hochflüchtig ab, so daß ich ihn breit bekam und aufs Blatt abkommen konnte. Die Schußwirkung war erstaunlich: Der Bär schlug ein Rad wie ein Hase und blieb, heftig mit den Läufen schlagend, in einer Schweißblache liegen, so daß ich bestimmt glaubte, daß er verenden würde. Auf einmal erhob er sich wieder und ging schwer krank in schneller Flucht ab. Ein dritter Schuß, schräg von hinten abgegeben, ging auf hundert Schritt Entfernung vorbei. Zwischen zwei Eisschollen stürzte sich der stark schweißende Bär ins Wasser und verschwand hinter dem hohen Eis.

Die ganze Besatzung stand an Deck und hatte dem Vorgang interessiert zugehört. Die schockartige Wirkung des Blattschusses hatte allgemeines Erstaunen, auch seitens der Norweger hervorgerufen. Aber ich wußte jetzt, daß ich mich auf mein Gewehr verlassen konnte.

Der Bär konnte nach meiner Ansicht nicht mehr weit gekommen sein. Kapitän Kriete nahm sofort Anlauf, in das Eis einzubrechen; krachend schob das Schiff die schweren Eisschollen auseinander und nach hundert Meter fanden wir den Bären verendet im Wasser. Mein erster Eisbär! Waidmannsheil und Waidmannsheil! Alle waren erfreut über den erfolgreichen Ausgang der Jagd. Kurt, der Schiffsjunge, ging über Bord und legte dem Bären das Drahtseil um den Hals, dann wurde er mit der Motorwinde an Bord gezogen. Es war ein mittlerer Bär, im Gewicht von etwa sechs Zentner; am Mast hochgezogen, hatte er eine Länge von etwa drei Meter, also ein stattlicher Kerl. Wir staunten



Daumendicke Fangzähne



über die kapitalen Branken, welche dreimal so breit waren wie eine Männerhand. Die Matrosen brachen den Bär gleich auf. Beim Längsschnitt vom Kopf bis zu den Keulen kam eine Speckschicht von etwa sieben Zentimeter Stärke zum Vorschein. Der ganze Bär war von diesem starken Speckpanzer umgeben. Dabei muß man berücksichtigen, daß es sich um einen Sommerbären handelte und daß Winterbären noch ein viel stärkeres Speckpolster anlegen. So schützt die Natur dieses Wild gegen die arktische Kälte, welcher es während der langen Polarnacht ausgesetzt ist. Die Haut hatte für einen Sommerbären ganz gutes, dichtes und etwas gelbliches Haar. Winterbären sind schneeweiß und haben lange, dichte Haare; eine solche Haut wird sehr hoch bezahlt, denn nur die wenigen Polarjäger, welche auf Spitzbergen die Polarnacht verbringen, haben Gelegenheit, diese Winterbären zu erlegen.

Jungbären-Fang

Gegen 7 Uhr abends meldet der Fangleiter von oben zwei Eisbären; sie befinden sich auf einem endlosen Eisfeld. Der eine weit im Innern des Eises und das andere ist eine Bärin mit zwei Jungen, welche wir zunächst anfahren. Herr von Gamrat, unser Doktor, ist jetzt an der Reihe. Er soll die Bärin schießen, die Jungen will Kapitän Kriete fangen. Wir sehen die Bärin am Rande des Eises entlang laufen und hinterher folgen zwei Jungbären. Unser Doktor war ganz aufgeregt, er kam zu mir: „Ich kann doch unmöglich die Alte von den Jungen wegschießen, das ist doch schrecklich und ganz unwaidmännisch!“ Auch mir war weh ums Herz bei dem Gedanken, daß dieses herrliche Idyll nun grausam zerstört werden sollte. Ich wünschte in meinem Innern, daß die Bärin die Flucht ergreifen möge. Jedem Jäger greift es ans Herz, wenn er führendes Mutterwild schießen soll, und ich verstehe es vollkommen, wenn er es einfach nicht fertig bringt. Unser Doktor war von Natur aus ein sehr empfindsamer, waidgerechter Jäger; es ging ihm besonders nahe, daß ausgerechnet er auf eine führende Bärin zu Schuß kommen mußte. Kapitän



Bärin mit Jungen



Allmählich bringen die Jungbären das Schiff in Fahrt

Kriete und die Mannschaft fanden es für ganz selbstverständlich, daß die Bärin geschossen werden mußte; in der rauhen Arktis existiert das Wort „Mitleid“ nicht.

Das Schiff kam hinter den Bären hergefahren, sie hatten uns noch nicht vernommen. Die kapitale Bärin ging fortwährend Wind suchend mit hoher Nase voran. Eisbären sind immer hungrig und dauernd auf der Suche nach Robben, welche sie mit ihrer feinen Nase auf weite Entfernung wahrnehmen. Erst auf 120 Meter Entfernung vernimmt uns die Bärin, sichert und geht sofort nach rechts flüchtig ab, die beiden Jungen hinter sich herführend. In 1000 Meter Entfernung erreichte sie den jenseitigen Eisrand, verhoffte und nahm das Wasser an.

Wir umfuhren jetzt die lange Eisscholle und hatten die Bären bald wieder erreicht. Der Doktor hatte immer noch gehofft, daß wir sie nicht mehr finden würden, aber jetzt blieb ihm nichts anderes übrig, als sich zum Schuß fertig zu machen; denn Kapitän Kriete wollte unbedingt die Jungbären für Hagenbeck fangen.

Als die Bärin das Schiff hinter sich herkommen sah, äugte sie wütend zurück. Auf zwanzig Schritt schoß ihr der Doktor von oben zwischen die Blätter. Sie war auf der Stelle verendet und blieb mit herabhängendem Kopf im

Wasser liegen. Die Jungen, welche ihre Mutter vermißten, schwammen brüllend im Kreis herum, um nachher das Weite zu suchen.

Die Norweger machten sofort das kleine Fangboot klar und ruderten hinter ihnen her. An einer langen Stange hatten sie eine Schlinge befestigt, und Alfred, der Bootsmann, warf einem Bären nach dem anderen eine Schlinge um den Hals. Unaufhörlich brüllend, zogen sie nun das Ruderboot hinter sich her. Nach einer Stunde kamen die Matrosen mit den Bären angerudert und banden sie mit langen Leinen an die „Sachsen“.

Der Holzkäfig, welcher schon vorbereitet war, wurde schnell fertiggestellt: man holte die sich heftig wehrenden und um sich beißenden Bären ganz nahe an die Bordwand heran. Eine große Seilschlinge wurde jedem um die Brust gelegt und mit der Motorwinde wurde der erste heraufgeholt.

Jetzt war Vorsicht am Platze! Laut brüllend schlug der Bär heftig um sich und biß nach allen Seiten. Die Matrosen hatten aber schon Erfahrung und bugsiierten ihn blitzschnell in seinen Käfig. Nachher folgte der andere. Von dem ganzen Vorgang konnte ich eine gelungene Filmaufnahme machen. Die Jungbären waren sehr gefährlich. Ich hatte das Gefühl, daß sie jeden Menschen sofort zerrissen hätten. Wer in die Nähe des Käfigs kam, wurde mit wütendem Gebrüll und heftigem Schnappen empfangen.

Der Fangleiter hatte beobachtet, daß der andere Eisbär, welcher sich auf derselben Eisscholle befand, inzwischen in die Nähe des Schiffes gekommen war. Die Matrosen locken die Bären an, indem sie Bären- oder Robbenspeck aufs Feuer legen. Der Speckgeruch zieht je nach dem Wind übers Eis und die Bären folgen sofort der Witterung, selbst auf weite Entfernungen. Wir sehen den Bären von weitem, wie er ruhig auf dem Eise steht. Herr Ebener machte sich schußfertig. Als sich das Schiff auf fünfzig Schritt genähert hatte, geht



Die Eissturmvögel balgen sich um das Gescheide der Eisbären

der Bär flüchtig ab, bricht aber gleich zwischen zwei Eisschollen ein. In dem Moment, da er wieder hochkommen will, erhält er einen Halsschuß und geht nun flüchtig ab. Auf den zweiten Schuß bricht er verendet zusammen. Es ist ein mittlerer Bär.

Kapitän Kriete brach für heute die Jagd ab, es war ein langer Tag gewesen, von morgens 5 Uhr bis abends 9 Uhr. Wir waren alle abgespannt von dem vielen Sehen und Erleben. Alle waren aber hochbefriedigt über das Ergebnis des ersten Jagdtages; vier Eisbären lagen auf der Strecke und zwei Jungbären waren lebend gefangen worden.

Der Eisanker wurde ausgeworfen und ruhig lag das Schiff in der einsamen Stille des unübersehbaren Eismeeres. Soweit das Auge reicht, nur Eis und wieder Eis, dazwischen die dunklen Stellen offenen Wassers. Wo sich große Flächen offenen Meeres befinden, ist der Himmel durch den Reflex dunkel gefärbt. Die Polarfahrer unterscheiden Eis- und Wasserhimmel auf weite Entfernungen und können an der Beleuchtung des Himmels ablesen, wo sie das günstigste Fahrwasser durch die Eisfelder finden.

Weit im Nordosten war ein ganz heller, langgestreckter Schein am Himmel zu sehen: das war die Insel Kwitö (Weiße Insel); der Widerschein der 300 Meter hohen Eisfelder in den Wolken war so intensiv, daß man die Lage der Insel auf 100 Kilometer feststellen konnte, ohne sie selbst zu sehen. Ein dichter Nebelschleier hielt sie verborgen.

Unzählige Eissturmvögel tummelten sich in der nächsten Umgebung unseres Schiffes und balgten sich um das Gescheide der aufgebrochenen Eisbären. Jedesmal, wenn ein Stück über Bord flog, kamen fünfzig und hundert auf einmal herangestrichen. Ein fürchterliches Getümmel entstand und unter lautem „Gog-ooog! Gogoog!“ suchte jeder der hungrigen Vögel ein Stück davon abzureißen. Unter großer Anstrengung wurden oft handgroße Stücke auf einmal hinuntergewürgt. Und auf einmal, wie auf Kommando, stieb die ganze Gesellschaft auseinander und verschwand, ohne daß dazu ein äußerer Anlaß gegeben war.

Ich habe den Eissturmvogel immer nur im Wasser rudern oder in der Luft gesehen. Man sieht ihn ganz selten einmal auf einem Eisblock fußen, und wenn das der Fall ist, dann liegt er auf dem Bauch. Auf den schwachen Rudern ist er sehr schlecht zu Fuß; geflügelte Vögel, welche aufs Eis fallen, können nur kurze Strecken laufen und setzen sich gleich wieder auf den Bauch. Auch das Auffliegen vom Wasser ist schwerfällig. Die Vögel laufen dann eine ganze Strecke auf dem Wasser dahin, wie ein Bläßhuhn, bevor sie abstreichen.

An diesem Abend herrschte in unserer kleinen Messe frohe Stimmung. Mit Sekt und einigen Flaschen echtem „Wisky“ mit Soda wurden die Bären im Beisein des Kapitäns und Fangleiters Olsen totgetrunken. Keiner von uns

hatte natürlich erwartet, daß jeder gleich am ersten Jagdtag einen Eisbären strecken würde.

Ich erinnere mich immer gern an die gemeinsamen Abende in unserer Messe, wobei ich aber darauf hinweisen muß, daß diese Abende so hell waren, wie in der Heimat ein schöner Wintersonnentag. Die Verpflegung an Bord war kräftig und vielseitig und dank unserem Heinrich war alles hervorragend zu-



Der Robbenschläger „Sachsen“

bereitet. Täglich hatten wir frische konservierte holländische Butter, Bohnenkaffee mit kondensiertem Rahm. Dosengemüse und Fleisch waren reichlich vorhanden und täglich wußte Heinrich, eine andere Süßspeise zuzubereiten. Eier, Speck, Schinken, Käse, Nudeln, Frankfurter Würste, Corned Beef, Sauerkraut, Bohnen, Apfelmuß, Mirabellen und andere Kompotte, alles war da! In Punkto Alkohol und Zigarren waren wir sogar verwöhnt. Auslaufende Schiffe übernehmen ausländische Spirituosen und Lebensmittel im Hamburger Freihafen zoll- und steuerfrei, so daß wir echten schottischen Whisky, französischen Sekt, Rum und die feinsten Hamburger Zigarren zu spottbilligen Preisen

zur Verfügung hatten. Alles war vorhanden, nur kein frisches Gemüse und kein Obst, mit Ausnahme von Zitronen. So kam die Vitaminfrage sehr oft zur Erörterung. Im Falle einer Überwinterung, einer Gefahr, welcher jede Polarexpedition ausgesetzt ist, müßte dieser Umstand unbedingt nachteilige Folgen für die Gesundheit haben. Dagegen kann ein gesunder Mensch ohne Bedenken sechs Wochen und mehr in der Arktis ohne Vitamine leben, ohne gesundheitlich Schaden zu nehmen. Von den Norwegern erfuhren wir, daß die Robbenschläger von frisch geschossenen Robben den in hohem Bogen herausspritzenden Schweiß gierig trinken, um sich die nötigen Vitamine einzuverleiben. Unser Doktor war davon so begeistert, daß er uns fast jeden Abend davon erzählte und sich entschloß, es bei der nächsten Gelegenheit selbst zu versuchen. Im übrigen war es für uns eine Beruhigung, einen Arzt an Bord zu haben; es war ja reiner Zufall, daß Herr von Gamrat, welcher als passionierter Jäger an unserer Expedition teilnahm, im Zivilberuf Arzt war. In selbstloser Weise hatte er eine ganze Kiste Medikamente und Verbandszeug mitgenommen, um eventuell seinen Kameraden helfen zu können. Und wie oft fand er Gelegenheit, ein Pflasterchen zu kleben. Die Matrosen hatten mehrfach böse Reiß- und Schnittwunden von ihrer harten Tätigkeit, aber auch Bißwunden von den Jungbären, welche bei Berührung mit Robbenspeck durchaus nicht heilen wollten und leicht Anlaß zu Blutvergiftung gaben.

An einem Ende unseres Tisches hatte sich ein Skatklub gebildet, und da ich selbst nicht Karten spiele, habe ich vorgezogen, mich mit den Matrosen über ihre Erlebnisse zu unterhalten. Mir persönlich liegt jeder Draufgänger, und so kam es, daß ich unter diesen einfachen, jungen Leuten liebe Freunde und aufrichtige Kameraden gefunden habe. Walter Junge, der erste Maschinist, erzählte mir mit Begeisterung von seinen Erlebnissen in der Antarktis und zeigte mir hochinteressante Aufnahmen. Schon zweimal ließ er sich auf einem deutschen Walfangboot anheuern und hatte aufregende Waljagden miterlebt. Diese Fangdampfer sind fast ganz mit Norwegern bemannt. Mit 3000-PS-Dampfmaschinen ausgestattet, suchen sie die Wale auf. Motorschiffe sind beim Walfang unbrauchbar, weil die feinhörigen Wale schon auf weite Entfernung durch das Motorgeräusch vergrämt würden. Allerdings gestand mir Walter, daß er noch nirgends so primitiv untergebracht gewesen wäre, als auf der „Sachsen“, obwohl er schon zwölf Jahre zur See fuhr. Reine Abenteuerlust und Jagdpassion trieben ihn dazu, immer wieder auf den Robbenschläger zurückzukehren. Und Walter war der richtige Abenteurer.

Die „Sachsen“ ist im Frühjahr mit unseren Matrosen, und zwar vom Februar bis Mai, im Westen an der Grönlandküste auf Robbenschlag gewesen. Alfred, unser Bootsmann, erzählte mir interessante Einzelheiten. Im Westen werden um diese Zeit die sogenannten Withe-Coats geschlagen,

das sind die Jungen der Klappmütze, einer großen Robbenart der Grönlandsee. Die frischgeworfenen, meterlangen Jungrobben sind schneeweiß, aber nach vierzehn Tagen fangen sie an, sich zu verfärben. Diese Jungen müssen also innerhalb einem ganz kurzen Zeitraum geschlagen werden, denn nur das reinweiße Fell wird hoch bezahlt. Zu Tausenden liegen die Jungen auf den Eisschollen und sind leicht zu erbeuten, weil sie das Wasser noch nicht annehmen. Die Jäger gehen von Scholle zu Scholle und schlagen den Tieren mit der Robbenhacke, das ist eine Spitzhacke, in die Stirn. Der Tod tritt augenblicklich ein. Hinterher kommen andere Matrosen mit großen Flensmessern, flensen (abhäuten) die verendeten Tiere und häufen die Felle auf kleine Stapel. Später folgt das Schiff und nimmt die wertvolle Beute an Bord. Eigentlich ist das keine Jagd mehr, sondern eine große Schlächterei, die geradezu fabrikmäßig betrieben wird.

Alle Nationen, besonders die Norweger, beteiligen sich an diesem Jungenfang. Wer über ein eisgängiges Schiff verfügt, fährt im Frühjahr auf die großen Wurfplätze der Robben im Westerneis, um dort zu holen, was zu holen ist. Schutzgesetze für die Robben gibt es nicht, weil es internationales Gebiet ist. 40000 und 50000 Jungrobben werden hier jedes Frühjahr erbeutet, ohne daß eine Abnahme festzustellen wäre. Die „Sachsen“ brachte im Frühjahr über 400 White-Coats nach Hause. Für ein Fell erzielen die Norweger 30 Kr. = 18 RM. In Deutschland werden über 50 RM. erzielt, vorausgesetzt, daß der Preiskommissar damit einverstanden ist. Seither mußten diese wertvollen Robbenfelle immer aus England und Norwegen importiert werden. Zum erstenmal haben sich nun die Deutschen mit dem Robbenschlager „Sachsen“ am Robbenfang beteiligt; es ist jedenfalls zu begrüßen, daß auch hier alle Anstrengungen gemacht werden, uns von unnötiger Einfuhr freizumachen.

„Meine Herren, bitte heute abend 10.15 Uhr an Deck kommen, wir sehen zum erstenmal die Mitternachtssonne!“ rief der Kapitän zu uns in die Messe. Dieses Ereignis mußte natürlich gefeiert werden; die ganze Mannschaft war an Deck versammelt. Wegen unserer weit im Osten befindlichen Position (32° östlicher Länge) war nach unserer mitteleuropäischen Zeit Mitternacht schon zwei Stunden früher als in Deutschland. Das Wetter hatte bei 4° Wärme aufgeklärt, der Nebel war verschwunden und das Eismeer lag spiegelglatt in seiner ganzen Unendlichkeit im gleißenden Sonnenschein vor uns. Es herrschte Totenstille, man glaubte taub zu sein; nur hier und da vernahm man das Plätschern eines „August“ oder das scharfe Zirpen einer Elfenbeinmöve. Ich könnte mir vorstellen: So hat das Urmeer in der Vorzeit einstmals ausgesehen.

Robbenjagd

Am nächsten Morgen ließ Kapitän Kriete den Motor schon um 1/25 Uhr anlaufen. Es war ein herrlicher, windstiller Sonntag. Henry Olsen kam zum Frühstück herein. „Plenty Robben!“ sagte er zum Kapitän. Bei schönem Wetter kommen die Robben aufs Eis und sonnen sich. Der Kapitän wollte diese Gelegenheit gehörig ausnützen und begann frühzeitig mit dem „Fang“, wie die Norweger sagen.

Der Eisanker wurde eingeholt und dann fuhren wir die hell beschienenen Eischollen entlang. Bald darauf wird der Motor abgestellt. Wir wissen, jetzt beobachtet Olsen mit dem Spektiv, oben in der Tonne. Alles lauscht gespannt, was gemeldet wird. „Storkobbe!“ ruft er herunter und gibt die Richtung an. Das Schiff fährt weiter und jetzt sehen wir die Robbe auf dem Eis liegen.



Klar zur Jagd auf Robben



Ein Geier in Engelsgestalt

„Storkobbe“, auf deutsch: große Robbe, ist die Bezeichnung für die Bartrobbe, welche hier im Nordeis sehr zahlreich vorkommt. An manchen Tagen liegen Hunderte am Eisrand oder an einem Wasserloch. Manchmal liegen zwei beisammen, meistens sieht man sie nur einzeln auf den großen Eisfeldern. In etwa tausend Meter Entfernung von der Robbe hält das Schiff an. Das Fangboot wird klar gemacht und ins Wasser gelassen. Zwei Matrosen und Herr von Gamrat nehmen Platz; ganz vorn kauert er sich nieder. In gebückter Haltung und mit ganz ruhigen, langsamen Bewegungen wird die Robbe angerudert. Es dauert zwanzig Minuten, bis die Jäger nahe genug herangekommen sind. Auf einmal hören wir einen Schuß und sehen, daß die Robbe liegen bleibt, also getroffen ist. Als wir hinkommen, waren die Matrosen schon mit dem Flensen fertig; die schwere, mit dickem Speck gepanzerte Decke wird mit der Winde an Bord gezogen. Unser Doktor war außer sich vor Freude über seine erste Storkobbe, die er mit tadellosem Kopfschuß gestreckt hatte. Schade, daß ich ihm keinen Bruch auf den Hut stecken konnte.

Eine große Anzahl Elfenbeinmöven hatte sich bei dem Aufbruch versammelt; mit lautem „Wirrr, Wirrr, Wirrr“ strichen sie ganz nahe den Matrosen am

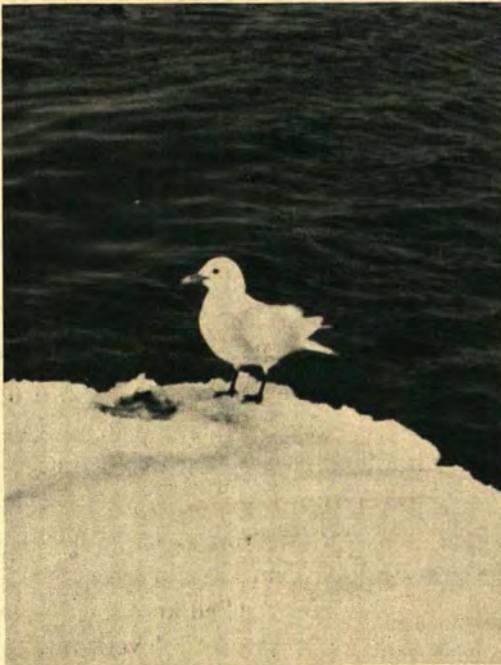
Kopf vorbei und setzten sich frech auf zwei Schritt vor sie hin. Während Alfred noch an der Robbe herumschnitt, saß am anderen Ende schon eine Elfenbeinmöve und riß ein Stück herunter. Dieser schöne Vogel kommt nur in den Eisfeldern das Nordens vor und fällt jedem Polarfahrer sofort auf. Blendend weiß ist das Gefieder, pechschwarz die Ruder, der kräftige Schnabel leuchtend gelb und grün; die großen schwarzen Augen, welche rot umrandet sind, machen den Vogel noch schöner, er wirkt ausgesprochen elegant. Dazu der leichte, weiche, schwebende Flug; ich finde, die Elfenbeinmöve fliegt wie ein Engel; ich habe zwar noch keinen fliegen sehen, aber ich denke mir, so weiß und unschuldig, so leicht und schwebend kann nur ein Engel fliegen.

Kein Mensch, der die Elfenbeinmöve in ihrem Unschuldskleid zum erstenmal sieht, ahnt, daß hier ein Aasgeier schlimmster Art dahintersteckt. Wenn irgendwo ein Schuß fällt, sofort sind diese weißen Geier da. Sie folgen den Fangbooten bis zur Robbe und lassen sich in ihrer Nähe nieder, bevor sie geschossen ist, genau wissend, hier gibt es jetzt gleich eine Mahlzeit. Sie sitzen dann auf den kleinen Eishügeln rings um den Todeskandidaten und warten auf den Schuß. Und bevor man hinkommt, zerren sie schon am Kopf und Ausschuß der zuckenden Robbe herum.

Es liegen jetzt viele Robben auf dem Eis, die meisten in der Mitte von großen Eisfeldern, aber immer an Wasserlöchern, aus welchen sie aufgetaucht sind.

Es ist oft erfolglos, solche Robben übers Eis zu Fuß anzugehen, denn sie vernehmen sehr fein und „jumpen“ bei dem geringsten Geräusch in ihr Wasserloch.

Gegen 6 Uhr morgens meldet der Fangleiter wieder eine Storkobbe. Mit dem Glas kann ich sehen, daß sie ungefähr 120 Meter vom Rande einer großen Eisscholle liegt. Mit der Doppelbüchse besteige ich das kleine Fangboot und lasse mich von Alfred und Sigurd, dem Harpunier, hinrudern. Die Entfernung beträgt vielleicht 800 Meter. Wir kommen ziemlich schnell voran, weil wir die herumschwimmenden Eisschollen als Deckung benutzen können. Auf 200 Meter kann ich die Robbe



Elfenbeinmöve



Alfred, der Bootsmann

mit dem Glas deutlich sehen; alle Augenblicke dreht sie sichernd den Kopf nach links und rechts. Sigurd und Alfred ducken sich tief ins Boot hinein, einer rudert noch ganz langsam, man sieht kaum, daß er die Ruder bewegt, immer wieder dreht die Robbe mißtrauisch den Kopf herum, ich will aber auf 150 Meter noch nicht schießen, weil ich glaube, wir würden noch näher herankommen. Bartrobber sollen nur auf den Hals oder in den Kopf geschossen werden, sie müssen blitzartig verenden, sonst gehen sie noch ins Wasser und sacken ab.

Auf einmal dreht die Robbe den Kopf herum, ich sehe noch den großen Schnurrbart, sie wird unruhig und verschwindet schnell in ihrem Wasserloch. Entweder hatte die Robbe Wind bekommen oder sonst ein Geräusch



Es sieht so aus, als ob man einen Reiß-
verschluß öffnete

vernommen, vielleicht hatte sie uns aber auch eräugt. Auf jeden Fall war sie weg.

Die „Sachsen“ kam schon herangefahren und weil der Fangleiter schon wieder eine Storkobbe ausgemacht hatte, blieben wir gleich im Fangboot sitzen und ließen uns eine Strecke nachschleppen. Im allgemeinen fuhr die „Sachsen“ bis auf 600 Meter an die Robben heran und blieb dann liegen, um das Wild durch das Motorengeräusch nicht vorzeitig zum „jumpen“ zu veranlassen. Die nächste Robbe liegt ungefähr hundert Meter vom Eisrand entfernt, wir erkennen sofort, daß wir gut gedeckt anrudern können, weil sich am Eisrand Erhöhungen befinden, welche dort infolge starker Eispressungen entstanden sind. Alfred rät mir, die Robbe vom Eis aus zu schießen; ich verlasse ganz vorsichtig das Boot und gehe geduckt hinter einem Eiswall vor. Auf 100 Meter

liegt die starke Robbe vor mir in der Sonne. Donnerwetter, ist das ein Kerl! Direkt vor der Nasenspitze ist das Wasserloch. Sie hat mich noch nicht vernommen, sichert aber alle Augenblicke nach jeder Seite.

Diese Jagd auf Robben ist für den Jäger sehr reizvoll und spannend. Schon beim Anrudern zwischen den phantastisch geformten Eisschollen, auf dem spiegelglatten Wasser, sind alle Nerven gespannt, denn man weiß nie, hält die Robbe aus oder geht sie im nächsten Moment ab. Die Norweger erkennen aber schon aus ihren Bewegungen, ob sie „abspringen“ will und bringen dann oft den Schuß noch rechtzeitig an.

Ich gehe vorsichtig in Anschlag und ziele auf den kurzen Hals. Auf den Schuß sehe ich, wie die Robbe wie vom Blitz getroffen zusammenfährt, den Kopf hängen läßt und verendet liegen bleibt. Alfred rennt wie ein Wilder mit seiner Robbenhacke hin, schlägt ihr vorsorglich noch einmal die Spitze in den Schädel und zieht sie vom Wasserloch weg. Es kommt oft vor, daß die Robbe, vielleicht aus Reflex, noch eine Bewegung macht und ins Wasserloch rutscht. Sie ist dann unfehlbar verloren und gibt nur noch eine Mahlzeit für die Eishaie.



Alfred und Sigurd beim Flensen

v. Gamrat phot.

Vor mir liegt eine kapitale Bartrobbe; aus dem Schußkanal schießt in hohem Bogen ein fingerdicker Strahl dunklen Schweißes; minutenlang läuft der Schweiß, bevor er allmählich aufhört. Was muß dieses Wild für einen starken Blutdruck haben! Die Robbe, ein sogenannter Blaurücken, mit wunderschönem blaugrauem Haar, war ungefähr dreieinhalb Meter lang, das Gewicht schätzten wir auf sechs Zentner.

Bartrobben tauchen bis zweihundert Meter Tiefe und suchen dort auf dem Grund des Meeres ihre Nahrung, welche ausschließlich aus Krebsen und Kerbtieren besteht. Man stelle sich vor: in dem eiskalten Wasser, bei dreißig Atmosphären Druckunterschied, ohne Luft, in totaler Finsternis die Nahrung suchen und dann wieder auftauchen, ohne daß der Körper Schaden leidet. Es grenzt ans Wunderbare, wie die Natur dieses Wild ausgestattet hat, damit es unter derart abnormen, harten Verhältnissen leben kann.

Die Haare sind weich und der Körper ganz warm. Die Robben tragen jetzt die Sommerhaare, die fingerdicke Schwarte hat nur Lederwert oder kommt als Trophäe in Frage; aber als Bekleidungsstück ist sie schon wegen ihres Gewichts unbrauchbar.



Starke Bartrobbe

v. Gamrat phot.

Mit einem Längsschnitt wird die Robbe aufgebrochen und sofort erscheint der starke weiße Speckpanzer. Es sieht aus, als ob man einen Reißverschluß öffnet. Mit blitzschnellen sicheren Schnitten häuten die beiden Matrosen die Robbe ab. Das dunkelrote, fast schwarze Wildbret zuckt noch tausendfältig nach dem letzten Rhythmus des Herzens. Die Leber wird herausgelöst; die Norweger sind scharf darauf, denn gebratene Robbenleber ist eine ihrer Leispeisen. Der ganze Robbenkörper bleibt liegen, als Fraß für die vielen Möven, welche schon ungeduldig in der Umgebung warten. Eisbären lassen diesen Robbenkörper liegen, denn sie fressen nur den Speck. Auch unsere Jungbären nahmen das Robbenfleisch nicht an.

Der Wissenschaft halber lasse ich den Magen öffnen. Er enthielt nur Teile von Krebsen in allen Größen. Die Magenwandungen waren dicht besetzt von einer Unzahl fingerlanger dünner Würmer, welche sich noch stundenlang nach dem Aufbruch ekelhaft krümmten. Offenbar haben diese Schmarotzer der Gesundheit der Robbe wenig geschadet, denn mit ihrem 7 cm dicken Speckmantel erschien sie mir gut bei Wildbret.

Viele Eisbären

Gegen 8 Uhr vormittags fuhr Kapitän Kriete weiter. Es dauert nicht lange, dann wird der Motor wieder abgestellt. Olsen meldet: „Fünf Eisbären!“; wir hielten vor einem endlosen Eisfeld und konnten in der Ferne drei Eisbären erkennen; die anderen zwei mußten wohl in ihrem Schneelager sitzen oder standen gedeckt, jedenfalls konnten wir sie von unten nicht ausmachen. Der Kapitän entschloß sich, die Bären auf dem Eis angehen zu lassen. „Herr Reh-fus, wollen Sie mitgehen?“ rief er mir zu. „Selbstverständlich gehe ich mit!“ Gott sei Dank, daß man endlich einmal von dem engen Kahn herunterkommt, dachte ich. Aber leider wurde nichts aus dieser Jagdpartie. Fangleiter Olsen riet ab, auf das Eis zu gehen, es sei altes Eis und daher brüchig. Solches Eis zu begehen, ist lebensgefährlich. Ich sah jedoch keinen Unterschied zwischen diesem Eis und den früher gesehenen Eisschollen; aber der erfahrene Norweger erkannte sofort die Gefahr. Es bestand aber auch keine Möglichkeit, die



Eistafel zu umfahren, um dadurch vielleicht näher an die Bären heranzukommen, und so entschloß sich der Kapitän, weiterzufahren.

Um 9 Uhr vormittags wird schon wieder ein Eisbär gemeldet. Das Schiff kann mit abgestelltem Motor bis auf zweihundert Schritt heranfahren. Es ist ein starker Bär; er sitzt im Schnee, steht beim Anblick des Schiffes ruhig auf und äugt herüber. Ich sehe das schöne Haupt mit den schwarzen Sehern, der schwarzen Nase und den kurzen Gehören, die breite Brust mit den gewaltigen Vorderbranken. Ein Bild urwüchsiger Kraft! Das ist ein anderer Kerl als die schwächtigen Eisbären in zoologischen Gärten. Die Entfernung ist etwas weit, ich entschieße mich aber trotzdem zum Schuß, denn es ist nicht möglich, näher heranzukommen. Ich komme auf den breiten Hals ab; auf den Schuß bricht der Bär nach vorn zusammen; um aber im gleichen Moment wieder hochzuwerden und nach links flüchtig abzugehen. Den zweiten Schuß konnte ich in voller Flucht aufs Blatt anbringen. Der Bär bricht zusammen, schlägt noch einige Male mit den Läufen und liegt dann regungslos da.

Alfred und ich gehen aufs Eis; ich nehme außer der Büchse noch den Filmapparat mit, um später doch zeigen zu können, wie ein Eisbär an Bord gezogen wird und Alfred hält das lange Seil in der Hand, welches mit der Motorwinde verbunden ist. Als ich vor den Bären hintrete, um zu photographieren, geht dieser auf einmal vorn hoch, brüllt und äugt mich mit seinen bössartigen Sehern an. Ich ließ erschrocken den Apparat fallen und konnte auf zwei Meter Entfernung den Fangschuß auf den Hals abgeben. Wir hatten hier sehr unvorsichtig gehandelt; die Sache hätte auch anders ausgehen können, denn wenn der Bär blitzschnell angenommen hätte, wäre keiner von uns zum Schuß gerichtet gewesen. Es war ein sehr starker Bär von acht Zentner Gewicht und für einen Sommerbären war er sehr gut im Haar. Wir legten eine Schlinge um den Hals und dann zog die Motorwinde den Bären langsam aber sicher übers Eis. Ein imponierender Anblick, wie der vier Meter lange Koloß an Bord hochgezogen wurde, die Menschen erschienen wie Zwerge daneben.

Auf der Weiterfahrt werden gegen $\frac{1}{2}$ 12 Uhr wieder zwei Bären gemeldet. Wir sind erstaunt über die große Anzahl Eisbären, die wir in kurzer Zeit angetroffen haben; niemals hätte ich einen solchen Wildreichtum für möglich gehalten. Offenbar besteht in anderen Ländern wenig Interesse für diese Jagdgebiete, sonst hätten wir doch noch andere Schiffe sehen müssen. Aus der Aussichtstonne konnte man über hundert Kilometer weit sehen, und bei klarer Sicht hätte man die Mastspitzen von einem Schiff noch viel weiter erkennen können, aber nichts war zu sehen, wir waren ganz allein in dem großen weißen Schweigen.

Einer der gesichteten Bären nimmt beim Anblick des Schiffes sofort das Wasser an und wird verfolgt. Unser Doktor soll ihn schießen. Mit seiner Fernrohrbüchse, einem Mausergewehr, steht er am Bug. Der Bär schwimmt ruhig

vor dem Schiff her. Auf dreißig Schritt schießt er — vorbei, der Bär schaut erstaunt zurück; der zweite Schuß geht vorbei, immer wieder schaut der Bär zurück und schwimmt ruhig weiter. Unser Doktor hatte eine Wut, ich glaube, er hätte am liebsten seine Büchse mitsamt dem Fernrohr an der Reeling zer schlagen. Er schießt doch sonst eine saubere Kugel, wir können uns sein Pech gar nicht erklären.

Der Bär hat den Eisrand erreicht und in dem Moment, da er emporklettern will, erhält er die Kugel: Waidwund! Man sieht auf der Stelle den Einschuß, denn der rote Schweiß ist auf der weißen Decke von weitem zu sehen. Wütend schnappt der Bär nach hinten, wie wenn ihn einer gebissen hätte, und geht nun in hoher Flucht über das Eis ab. Ein weiterer Schuß faßt ihn auf zweihundert Meter schräg von hinten am linken Blatt und wirft ihn nach vorn zusammen. Er versucht, wieder hochzukommen, bleibt aber schwerkrank sitzen. Noch ein Schuß und er fällt verendet um. Gott sei Dank! Die Sache ist noch gut abgelaufen, denn der angeschweißte Bär wäre uns ohne den Blattschuß bestimmt entkommen, weil das große Eisfeld nicht umfahren werden konnte.

Wir gratulieren unserem Doktor, er ist selig, denn er hätte keine ruhige Stunde mehr verlebt, wenn der angeschweißte Bär entkommen wäre. Er konnte sich nicht erklären, weshalb er zuerst den Bären im Wasser vorbeigeschossen hatte. Erst später kamen wir dahinter: Als Brillenträger war er gezwungen, immer mit Fernrohr zu schießen, hatte aber nicht berücksichtigt, daß das Fernrohr auf nahe Entfernung nicht eingeschossen war; so mußte jeder Schuß zu kurz gehen.

Der andere Bär ist inzwischen, offenbar infolge der Schießerei beunruhigt, ins Wasser gegangen.

Es ist mir immer wieder aufgefallen, daß Eisbären, sobald sie flüchtig abgehen oder vergrämt werden, das Wasser annehmen. Der Bär sucht Deckung, und weil er auf dem flachen Eis keine finden kann, geht er ins Wasser. Von weitem verschwindet er dann ganz von der Bildfläche, und nur mit einem guten Glas kann man erkennen, wie der ganz flach aus dem Wasser herausragende Kopf ruhig an der Eiskante entlang zieht. Der Bär weiß, daß er so die beste Deckung findet. Andererseits gibt es für einen Bären, wenn er das Wasser annimmt, meistens keine Rettung mehr. Denn nichts ist einfacher, als mit dem Motorschiff hinterherzufahren und ihn einzuholen; der Jäger kann ihm dann auf kurze Entfernung auf den Kopf schießen. Diese Jagd hat keinerlei jagdlichen Reiz, wenigstens für mich nicht; es ist mehr ein Erschießen. Trotzdem blieb aber oft nichts anderes übrig, als den Bären im Wasser zu schießen, denn ich konnte mehrfach feststellen, daß Bären, welche im Wasser verfolgt werden, nur ungern wieder auf das Eis gehen, obwohl sie ganz in der Nähe des Eisrandes waren.

Wir hatten den schwimmenden Bären bald entdeckt und eingeholt; auf fünfzig Schritt erlegte ihn Herr Ebener mit Kopfschuß.

Gegen Mittag hatte das Wetter umgeschlagen, es fing an zu regnen, Wind kam auf und dichter Nebel hinderte die Sicht, so daß sich der Kapitän entschloß, die Jagd für heute abzubrechen. Die Norweger fahren im Nebel nicht gern im Eis. Zu leicht kann man bei mangelnder Sicht in eine Sackgasse geraten und nicht mehr herauskommen, wenn sich das Eis inzwischen geschlossen hat. Hilflös sitzt dann das Schiff zwischen den Schollen und kein Mensch weiß, wohin die Fahrt geht und wann sie aufhört, denn das Eis ist dauernd in Trift, je nach der Wind- oder Meeresströmung.

Die Norweger riechen es förmlich, ob Gefahr in Verzug ist. An den Wolken, am Nebel, an der Windrichtung, am Eis- und Wasserhimmel und an der Eisbewegung erkennen sie die Lage und verlassen sofort die betreffende Gegend, um in die Nähe von offenem Wasser zu kommen.

„Das müssen wir Deutsche von den Norwegern erst noch lernen“, erklärte mir Kapitän Kriete, „wenn man hier den Kapitän eines Ozeandampfers herschicken würde, er wüßte weder ein noch aus und würde binnen kurzem im Eis festsitzen!“ Nur jahrelanger Aufenthalt im Eismeer bringt die erforderliche Eiserfahrung. Ich konnte oft beobachten, wie Kapitän Kriete sich vor der Weiterfahrt mit Fangleiter Olsen beriet, um den Kurs festzulegen und erst nach langen Überlegungen, Prüfung des Himmels und des Windes konnte die Fahrt weitergehen.

Andrée's Todeslager auf Kwitö

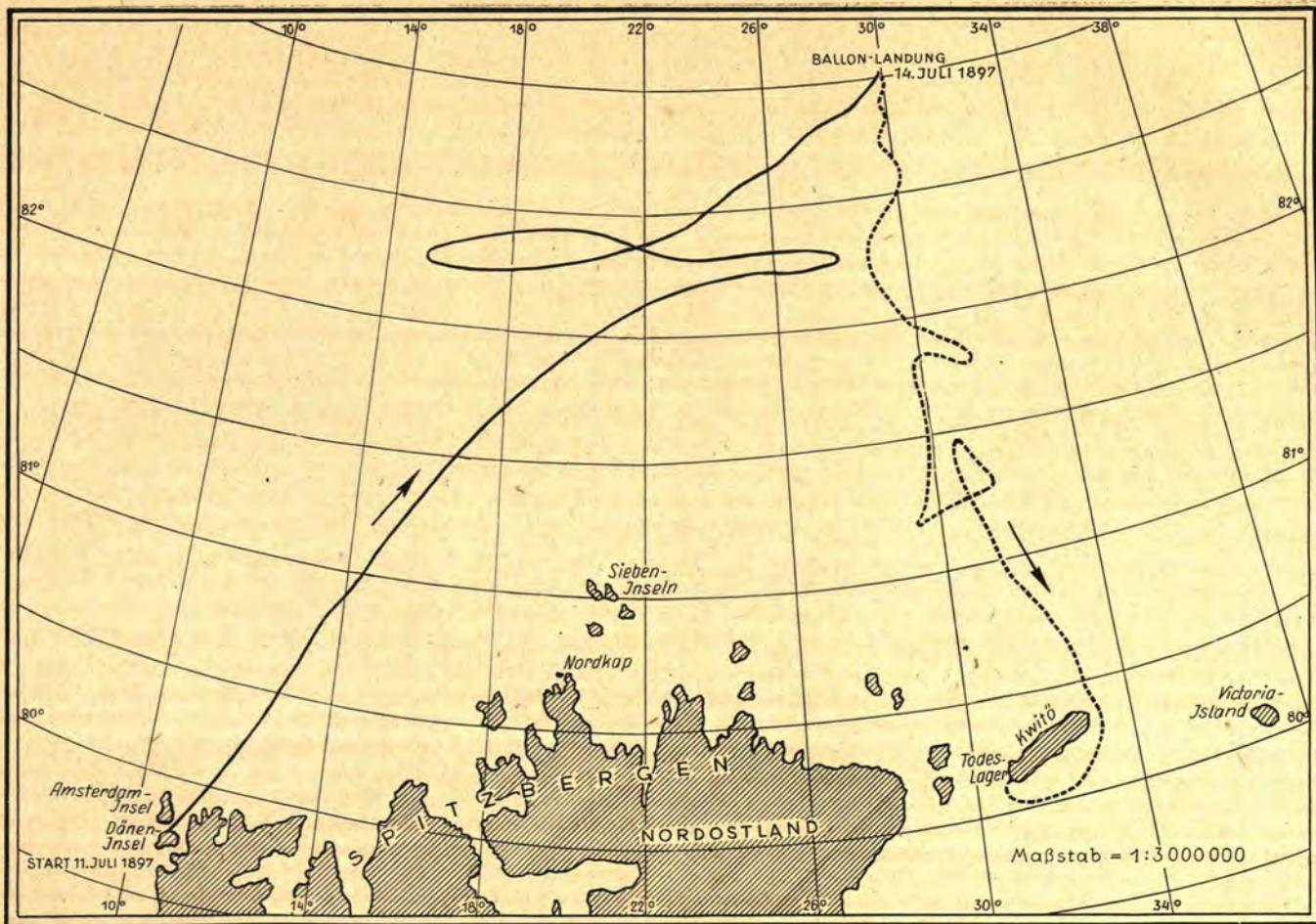
Wir nahmen Kurs nach Nordosten, dort lag in 40 Kilometer Entfernung die Insel Kwitö. Kapitän Kriete hatte versprochen, uns bei einigermaßen guten Wetter- und Eisverhältnissen an Land zu lassen, damit wir das an der eisfreien Westspitze gelegene Todeslager der Andrée'schen Polarexpedition besichtigen können.

Wer war Andrée? Viele Leser werden sich erinnern, daß norwegische Robbenschläger im Sommer 1930 an der Westspitze von Kwitö landeten, und dort die Leichen und Expeditionsreste der drei schwedischen Polarfahrer Andrée, Fränkel und Strindberg fanden. Durch diesen Fund wurde die Insel Kwitö auf einmal weltberühmt. Die ganze Welt horchte auf, als bekannt wurde, daß man die gut erhaltenen Tagebücher der Verschollenen und ihre photographische Ausrüstung gefunden hatte und endlich das Geheimnis gelüftet wurde, welches dreiunddreißig Jahre lang über dem Schicksal der Expedition gelegen hatte.

Ich erinnere mich genau, welchen tiefen Eindruck es auf mich gemacht hatte, als mein Vater mir als siebenjährigem Jungen erzählte, daß Andrée von Spitzbergen aus mit einem Luftballon den Nordpol erreichen wollte und daß man von dem Ballon nichts mehr gefunden, und von den Insassen nie mehr etwas gehört hätte. Wohin mögen sie geraten sein und wie schrecklich mögen sie umgekommen sein? Immer wieder mußte ich fragen und daran denken.

Und eines Tages, dreiunddreißig Jahre später, stand in der Zeitung: „Die Reste von Andrées Polarexpedition auf Kwitö gefunden.“ Ich hätte aber niemals gedacht, daß ich selbst einmal auf diese weltentlegene Insel kommen würde, und zwar mit den ersten Deutschen, welche hier jemals an Land gestiegen sind. Die Insel ist oft zehn bis fünfzehn Jahre lang von Eis blockiert und dadurch unerreichbar. Es ist ein glücklicher Zufall, daß gerade in diesem Jahr das Nordeis so weit zurückgegangen ist und eine Landung ermöglichte!

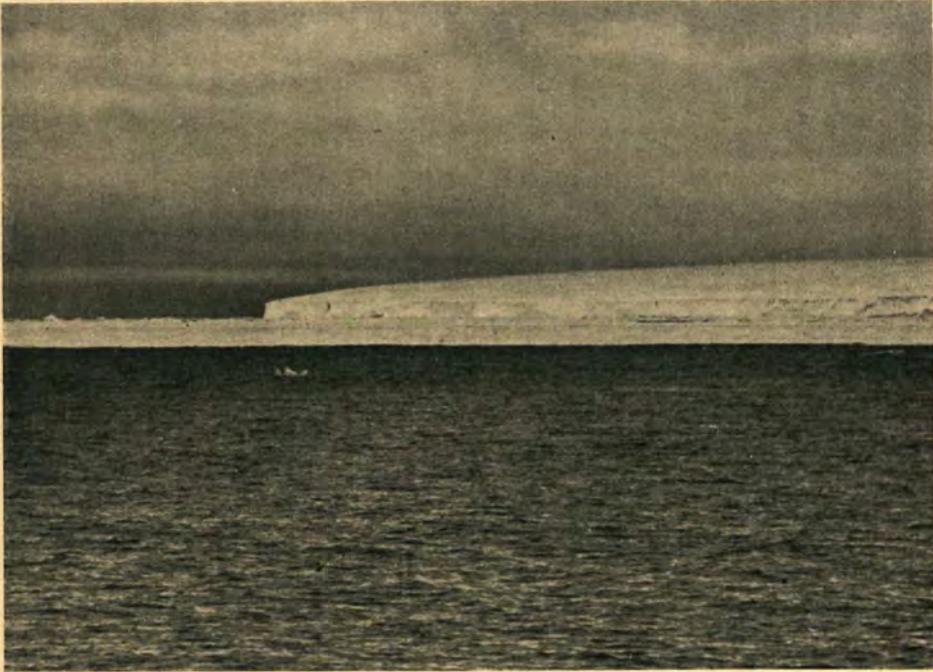
Andrée und seine beiden Begleiter starteten am 11. Juli 1897 mit dem Ballon „Adler“ von der Däneninsel in Nordwestspitzbergen. Der Ballon nahm bei mäßigem Wind Kurs nach Nordosten, verlor aber bald an Höhe, trotzdem schon der ganze Ballast, ein Teil des Proviantes und der Ausrüstung über Bord geworfen worden war. Tagelang schlug die Gondel immer wieder auf das Eis. Nach vier Tagen mußte auf dem Eis etwa 350 Kilometer nördlich Spitzbergen gelandet werden. Mit einem Schlitten machten sich die drei Insassen auf den Weg nach Süden, um noch vor Eintritt der Polarnacht die an



Der Weg der Andréeschen Polar-Expedition

————— Flug des Ballons „Adler“, 11.-14. Juli 1897 - - - - - Rückmarsch und Trift mit dem Eis, 14. Juli-5. Oktober 1897

der Nordküste Spitzbergens angelegten Proviantdepots zu erreichen. Es kam aber anders! Der Marsch über das Packeis war sehr mühsam, nur langsam kamen die drei vorwärts. Zeitweise wurden sie durch die Eistrift wieder nach Norden getrieben. Nach wochenlangen Märschen löste sich das Eis in große Schollen auf. Die Trift ging nach Südosten; erst Anfang Oktober kamen sie in der Gegend nördlich von Kwitö an. Als Winterproviant hatten sie mehrere Eisbären und Walrosse geschossen und auf der Eisscholle verstaut. Aber eines



Kwitö, die „Weiße Insel“

Tages ging die Scholle in Stücke, der Proviant trieb ab, und nur unter größten Schwierigkeiten gelang es den Unglücklichen Anfang Oktober an der Westspitze von Kwitö an Land zu kommen. In einer primitiv errichteten Steinhütte wollten sie die Polarnacht verbringen; sie haben aber nicht mehr lange gelebt. Kälte und Sturm hatten sie bei mangelhafter Verpflegung und ungenügender Kleidung entkräftet und bald darauf deckten Schnee und Eis diese Stätte der Qual und des Todes gnädig zu. So endete eine der größten Polartragödien.

Gegen 4 Uhr nachmittags kamen wir in der Nähe der Küste an; ganz langsam und vorsichtig schob sich das Schiff vorwärts. Alfred stand vorn und warf alle Augenblicke das Lot ins Wasser: 25, 18, 13, 10 Meter Wassertiefe.



Auf der Suche nach Andrée's Todeslager

Der Kapitän hatte allen Respekt vor den Felsen unter Wasser und warf 300 Meter von der Küste entfernt Anker. Vor uns lag im Nebel eine flache Steinküste; so weit man sehen konnte: Stein und wieder Stein. Alles grau, kahl, kalt und nackt. Ganz links, in Fortsetzung der Küste, mündete ein riesiger Gletscher ins Meer. Über dieser trostlosen Landschaft stand wie ein Himmelslicht ein heller Schein: das war der Lichtreflex des Gletschers, unter welchem die Insel vollständig begraben liegt. 45 Kilometer lang und 300 Meter hoch ist diese Eishaube, welche rings um die Insel einen jäh abbrechenden 20 Meter hohen Eisrand bildet. Nur an der Westspitze, „Andrée neset“ genannt, ist der Gletscher zwei Kilometer zurückgetreten und hat den etwa acht Kilometer langen Landstreifen freigegeben, auf welchem wir jetzt landen wollten.

Kapitän Kriete ging selbst mit an Land. Er erlaubte uns, die Doppelflinten mitzunehmen, bestimmte jedoch, daß mindestens drei Büchsen mitgenommen werden mußten, weil die Möglichkeit bestand, daß sich Bären an Land aufhielten. — Mit zwei Norwegern und vier Matrosen ruderten wir an Land. Eine Kette Eiderenten lag am felsigen Ufer; es waren Mutterenten, von welchen einige Junge führten. Wie eine Perlenkette ruderten die Kleinen hinter den Alten her und tauchten wie auf ein Kommando, als wir in die Nähe kamen. Es ist erstaunlich, unter welchen harten klimatischen Verhältnissen dieses

Jungwild hier im kalten Wasser zwischen den Eisschollen aufwächst. Im Wasser finden die Enten reichlich Äsung; Millionen von winzigen Kerbtierchen kann man am Ufer unter Wasser beobachten.

An Land suchten wir zunächst vergeblich nach Andrées Lagerstätte; weit und breit eine öde Steinwüste, hauptsächlich Gletscherschutt und breite abgeschliffene Granitfelsen.

Wir schwärmten aus, verloren uns aber in dem Nebel bald aus den Augen. Die Entfernungen waren viel größer, als wir vom Schiff aus angenommen hatten; kilometerweit liefen wir nach Norden. Hinter einer kahlgeschliffenen Felsengruppe fand ich ein frisches Bärenlager. Hier hatte sich der Kapitale im Schnee herumgewälzt; ich war jedenfalls beruhigt, die Doppelbüchse bei mir zu führen. Links von uns kamen die anderen Teilnehmer an einem Süßwassersee auf eine starke Kette Eiderenten zu Schuß. Die Enten hielten auf ganz kurze Entfernung aus. Auf den Schuß standen sie schwerfällig auf und strichen in einer Linie ganz nieder über dem Boden, wieder zurück. Mit einem Schuß holte Herr von Gamrat drei Stück herunter; immer wieder strichen die Enten in großem Bogen zurück. Sie strichen den Jägern direkt über den Hut. Offenbar war dieses Ereignis etwas Neues für sie. Ein halbes Dutzend war schon heruntergeschossen, aber die neugierigen Enten ließen sich durch die Schießerei



Eiderenten auf Kvitö

nicht vertreiben; vor den Jägern fielen sie wieder ins Wasser ein. Ich hatte das Gefühl, daß das Wild zum erstenmal einen Menschen sah.

Von Andrées Lagerstätte war immer noch nichts zu sehen. Olsen, welcher mit Walter neben mir ging, erklärte, die Stätte sei am Nordende der Landspitze und näher am Meer. Wir gingen also mehr am Ufer entlang. Im Sand fanden wir unzählige Walroßskelette. Einen ganzen Schädel mit einem langen Stoßzahn zog ich aus dem Schlick hervor. Das war für mich eine seltene Trophäe und Erinnerung an Kwitö. „Plenty Walroß“ sagte Olsen, hätte er vor fünfzehn Jahren vor der Insel Kwitö geschossen. Soweit man sehen konnte, überall schimmerten die gebleichten Walroßknochen. Was muß hier früher mit diesem seltenen Wild geast worden sein!

Nach eineinhalb Stunden Marsch über Stein, Eis und Sand sahen wir im Nebel vor uns, nahe am Ufer, ein kleines Steintürmchen. Das war Andrées Todeslager; ich stand ergriffen vor diesem kleinen Denkmal, welches die Norweger dem Polarhelden errichtet hatten. Ringsum war der Sand zerwühlt und umgeschaufelt. Hier hatte man nach den Resten der Expedition gesucht. Es war aber nichts mehr zu finden; wie gerne hätte ich ein Andenken mitgenommen!

Ich wollte noch weiter nach Norden an den großen Gletscherabbruch laufen; durch den Nebel sah man zeitweise die ungeheure Eiswand herüberleuchten. Es war aber zu weit; Olsen riet, zurückzukehren. Die anderen Teilnehmer hatten wir schon längst verloren, manchmal hörten wir sie von weitem schießen. Nach langem Marsch fanden wir endlich eine andere Teilnehmergruppe, welche sechs Eiderenten erlegt hatte. Aber Herr Ebener, Herr von Gamrat und einige Matrosen fehlten noch. Sie hatten sich im Nebel richtig verlaufen. Auf einen Schuß erhielten wir endlich Antwort und bald darauf konnten wir geschlossen an Bord zurückkehren.

Nirgends kam mir das Gefühl des Geborgenseins stärker zum Bewußtsein, als an diesem Abend in der engen, geheizten Messe unseres Schiffes; man vergaß es vollständig, daß wir hier auf 400 Kilometer Entfernung das einzige Schiff, vielleicht die einzigen Menschen waren.

Mit dem Kapitän verabredeten wir, am nächsten Morgen nochmals an Land zu gehen. Ich hatte immer das Gefühl, daß es ihm unbehaglich war, wenn er seine Leute an Land ließ: zu viele Gefahren lauerten ringsum, von denen wir keine Ahnung hatten. Es fiel dem guten Kriete immer schwer, uns einen Wunsch abzuschlagen, dann kämpfte in ihm der Draufgänger mit dem verantwortungsvollen, vorsichtigen Expeditionsleiter, dem es zur Pflicht gemacht war, uns alle wieder gesund nach Hause zu bringen, aber oft siegte der Draufgänger. Er erzählte uns, daß er auf seiner letzten Reise nach Spitzbergen gesehen habe, wie ein Eisbär auf Robben jagte. Mit seiner feinen Nase wittert der Bär die Robben auf weite Entfernung; er geht dann ins Wasser, taucht unter das

Eis und kommt genau an dem Wasserloch, an dem die Robbe liegt, wieder heraus. Mit blitzschnellen Brankenhieben schlägt er die Robbe an den Kopf. Die arme Storkobbe ist dann meistens sofort verendet. Die Wucht des Hiebes muß ungeheuer sein, denn die Robben sind sehr zählebig. Welch ein Schreck muß es für sie sein, wenn aus dem Wasserloch, das ihr Sicherheit und Rettung bedeutet, der grimmige Kopf ihres Todfeindes plötzlich erscheint und



Elfenbeinmöven am Aufbruch

jedes Entkommen verhindert. Bei solchen Möglichkeiten muß eine Storkobbe nervös werden, kein Wunder, daß sie auf ihren Ruheplätzen in dauernder Angst unruhig nach der Seite äugen.

Ein anderes Mal konnte der Kapitän beobachten, wie ein Bär, am Eisrand entlang schwimmend, die Robbe anschlich. Es klappte aber nicht, denn die Robbe entwischte im letzten Augenblick ins Wasser; aber mit einem einzigen Brankenhieb warf der Bär das fünf Zentner schwere Tier im hohen Bogen aufs Eis zurück, wo er es schlug. Für Fernstehende mag es unglaublich erscheinen, daß ein Eisbär solche Kräfte entwickeln kann. Aber wer einmal die kapitalen Branken gesehen und befühlt hat und wer am abgehäuteten Bären die fingerdicken Sehnen und die harten gewaltigen Muskelpartien gesehen hat, versteht das ohne weiteres. Eisbären gehören zu dem stärksten Raubzeug der



Das Himmelslicht von Kwitö

Erde, sie sind viel stärker als die europäischen und kanadischen Braunbären und können höchstens mit dem kapitalen Kodiak- oder dem Kamtschatkabären auf eine Stufe gestellt werden.

Herr Ebener schoß einmal eine Bartrobbe, welche kurz vorher von einem Eisbären „frisirt“ worden war. Tiefe, klaffende Rißwunden verliefen nebeneinander vom Hals über den Kopf; die dicke Schwarte und der Speck waren bis auf die Knochen durchgeschlagen. Das war ein einziger fürchterlicher Brankenhieb.

Am Abend war ich noch einmal auf Deck. Dichter Nebel hinderte die Sicht; bei $+2^{\circ}$ ging ein feiner Regen nieder und große grünschimmernde Eisschollen schwammen, wie von geheimnisvollen Kräften getrieben, am Schiff vorbei. Im Osten stand, wie ein Warnungszeichen, das Himmelslicht von Kwitö.

Vor Kwitö lauert der Tod!

„Geben Sie acht, meine Herren, daß es Ihnen nicht geht wie Andrée!“ rief uns der Kapitän lächelnd nach, als wir am nächsten Morgen wieder an Land ruderten. Dieses Mal durfte ein anderer Teil der Matrosen mit, darunter die Schiffsjungen. Für die Jungen war es immer eine besondere Freude und Erholung, an Land zu dürfen und auf Entdeckungsreisen auszugehen.

Ich habe dieses Mal die Doppelflinte mit und gehe mit Walter und Alfred landeinwärts. Wir haben die Absicht, den im Innern der Insel endenden Gletscher aufzusuchen, von dem der helle Lichtschein herrühren muß, welcher die ganze Gegend erleuchtet. Die Entfernung dahin ist aber viel größer, als wir vermuteten; das ist überall so im Nordland. Man glaubt, in zehn Minuten ein Ziel zu erreichen und muß oft feststellen, daß die Entfernung fünfmal so groß ist als man annahm. So war es auch hier. Wir überschreiten das öde, schwarze, steinige Gelände und sehen vor uns die hellerleuchtete, geheimnisvolle Nebelwand; hinter uns ist dunkle nackte Steinwüste, ringsum Nebel, nichts als Nebel. Je weiter wir vorrücken, desto heller wird der Lichtschein, er blendet die an den dunklen Boden gewöhnten Augen. Wir müssen in unmittelbarer Nähe des Gletschers sein, aber nichts ist zu sehen. Da löst sich aus dem Nebel eine hellerleuchtete Eisfläche, welche in sanftem Anstieg emporführt: Der Gletscher Kwitö!

Wir staunen: Vor uns liegt in strahlendem Sonnenschein eine endlos scheinende glatte Eisfläche, welche man bis zur Kuppe kilometerweit übersehen kann. Während hinter uns dichter Nebel steht, scheint vor uns die Sonne: Ein meteorologisches Phänomen! Wie ist das zu erklären?

Die Luft kühlt sich über der mächtigen Eishaube ab, sinkt nach unten und fließt nach allen Seiten der Insel über die Gletscherflächen ab. Sie bildet dadurch ein lokales Hochdruckgebiet, in dem die Sonne scheint und der Reflex ringsum den Nebel erleuchtet.

Bei dem Versuch emporzusteigen, kommen wir ganz gut vorwärts; mir kommt es vor, als ob der Weg in den Himmel führe, und wir uns in der Unendlichkeit bewegten. Plötzlich breche ich bis zur Hüfte in den verharschten Schnee ein; also Gletscherspalten ringsum, obwohl weit und breit alles in einer glatten Fläche liegt. Trotz des schönen Sonnenscheins wird uns die phantastische Umgebung auf einmal ungemütlich; es kommt uns vor, als ob der Boden unter den Füßen plötzlich heiß würde. Wir bekommen Bedenken, weiterzugehen und ziehen vor, umzukehren. Eigentlich ist es ja leichtsinnig, einen unbekanntem Gletscher, ohne Hilfsmittel und Führung, zu betreten.

Auf dem Rückweg zur Küste stoßen wir auf einen kleinen Süßwassersee, auf welchem ein Nord-Seetaucher liegt. Mit langem Hals sichert er. Wie ein stolzer Schwan rudert er langsam umher. Ich sehe ihm an, daß seine Neugierde die Scheu übertrifft. Jeden Moment kann er aufstehen. Anschleichen kann ich ihn nicht, weil keine Deckung da ist, und so gehe ich schräg seitwärts auf ihn zu. Er bleibt ruhig liegen und läßt mich zu meiner größten Überraschung bis auf fünfzig Schritt herankommen. Im Augenblick, da er auf-



Nord-Seetaucher

stehen will, kann ich ihn herunterschießen. Alfred geht mit seinen langen Wasserstiefeln hinein und apportiert ihn.

Ich halte den prächtigen Vogel in der Hand; er ist so stark wie eine Gans; am Hals trägt er den bekannten braunen Kehlfleck, an dem man den Nord-Seetaucher (*Gavia lumme*) vom Polartaucher unterscheiden kann. Der faustdicke graue Kopf mit den kleinen rotbraunen Augen und dem langen, nadelspitzen Schnabel sieht direkt gefährlich aus. Ich freue mich, so ein starkes, schönes Exemplar mit nach Hause nehmen zu können. Es ist der einzige Seetaucher, den ich zur Strecke bringen konnte.

Wir trafen hier zahlreiche Küstenseeschwalben (*Sterna macrura*) an, die uns mit lautem Gekreisch sofort ganz energisch angriffen. Wie ein Pfeil schießen sie auf uns herab. Auf einmal fliegt mir der Hut vom Kopf, als ob mir jemand einen Stein drangeworfen hätte, und als ich emporblicke, saust mir im Nu so ein kleiner Teufel ins Gesicht. Kaum habe ich den Hut wieder auf, so schießt der Vogel erneut darauf!

„Wirrr — wirrr — wiirrr!“ Unaufhörlich stoßen die hitzigen Vögel auf uns herab; auch dem Purzel setzen sie böß zu; als er aber versucht, sie im Sprung zu schnappen, lassen sie von ihm ab. Gleich darauf finden wir ganz kleine Junge dieser Seeschwalben; in einer eiskalten Wasserpfütze laufen sie munter umher; sie sind so groß wie Lerchen und tragen noch ihr Flaumkleid. Jedes Stück Jungwild unserer Heimat würde unter derart harten Verhältnissen binnen kurzem zugrunde gehen. Ich wundere mich, so hoch im Norden, unter eiszeitlichen Verhältnissen, Brutstätten der Seevögel feststellen zu können.

Während wir weitergehen, kommt ganz plötzlich Sturm von der See auf, der Nebel verdichtet sich noch mehr und es wird eiskalt. Der Sturm wird so heftig, daß es uns unheimlich wird, und wir uns beeilen, an die Landestelle zurückzukommen; es war aber nicht so einfach, in dem dichten Nebel den weiten Weg zurückzufinden.

Die meteorologischen Verhältnisse scheinen in der Arktis vollkommen auf den Kopf gestellt zu sein. In der Heimat erkennt man am Himmel, an der Wolkenbildung oder an der Windrichtung, ob sich das Wetter ändert und kann oft voraussagen, ob es Regen oder Sturm gibt. Im hohen Norden ist es anders. Ganz unvermittelt bricht hier der Sturm los. Keine Anzeichen am Himmel oder in der Luft deuten darauf hin, daß sich das Wetter ändert. Diese Stürme sind in der Polargegend wegen ihrer Heftigkeit bekannt und berüchtigt; so plötzlich wie sie auftreten, so plötzlich verschwinden sie wieder. Als wir an die Küste kommen, pfeift uns der eisige Wind um die Ohren und die Kälte geht durch Mark und Bein. Ich bin viel zu leicht angezogen, denn ich habe mich für einen intensiven Fußmarsch ausgerüstet; kein Mensch konnte doch voraussehen, daß ein solcher Witterungswechsel bevorsteht.

Durch den Nebel erkennen wir weit draußen, wie einen Schatten, die „Sachsen“.

„Donnerwetter“, sage ich, „da kommt ja hinter dem Schiff eine ganze Eisbarriere an, der Sturm treibt das Eis gegen die Küste!“

Wir hören das Rauschen, Mahlen, Knirschen und Stöhnen des Treibeises, das in dem orkanartigen Sturm immer näher kommt. Instinktiv fühle ich: Jetzt gibt es eine Katastrophe! Denn soviel konnte ich als Laie schon erkennen, daß nun das Eis unser Schiff abreißen und gegen die Küste treiben wird. Wir hören deutlich den Motor laufen und plötzlich ertönt wie irrsinnig die Schiffshupe. Wir können aber nicht hinrudern, denn das Fangschiff befindet sich an Bord.

„Der Kapitän will den Anker hieven und muß wegfahren!“ meint Walter.

„Er hat viel zu wenig Leute an Bord, um manövrieren zu können“ sagt Alfred, „vielleicht will er an die Südküste herumfahren, um uns dort an Bord zu holen!“

Wir sehen aber, daß das Ruderboot gar nicht klar gemacht wird, um uns abzuholen, dagegen erkennen wir, wie die Leute am Vorderdeck aufgeregt

umherspringen und versuchen, den Anker hochzuziehen. Inzwischen kommt die dräuende Eisbarriere immer näher; es ist ein kilometerlanger Eiswall; links und rechts gehen die Schollen an der „Sachsen“ vorbei und stoßen schon an das Ufer. Ich bekomme einen Todesschreck. Im Geiste sehe ich schon, wie unser Schiff auf den Felsen gedrückt wird, und wie wir, ohne Verbindung mit der Außenwelt, auf der Insel sitzen. Das wäre der Untergang. Unwillkürlich muß ich an Andrée denken. Die Lage sieht ganz verzweifelt aus.

Inzwischen sind auch die anderen Teilnehmer herangekommen und gehen besorgt am Strand auf und ab.

„Solange die Norweger ruhig bleiben, besteht keine Gefahr für uns!“ sagt Walter beruhigend.

Es kommen mächtige Eismassen gegen die Küste getrieben, krachend stoßen die meterdicken Schollen gegen die Felsen, dazwischen pfeift der Sturm in allen Tonarten.

„Weshalb schickt denn der Kapitän das Ruderboot nicht herüber? Vielleicht sieht er gar nicht, daß wir hier warten!“

„Er braucht die wenigen Leute zum Manövrieren!“ sagt Walter.

Wir sehen, wie das Schiff am Anker hängend, mit voller Motorenkraft versucht, gegen die vordrängenden Eismassen standzuhalten. Wo vorher spiegelglatte See lag, ist jetzt ein wüstes Feld hereinbrechender Eismassen und dazwischen kämpft hilflos unser Schiff. Unheimlich, dieses Stöhnen und Knirschen der Eistafeln, alles ist in starker Bewegung gegen die Küste! Wir brüllen gemeinsam aus Leibeskräften, aber nichts rührt sich an Bord. Der Kapitän muß böse im Druck sein, denke ich: die Aussicht, das Schiff zu verlieren und uns ohne Ausrüstung auf der Insel zu wissen, mag keine Kleinigkeit für ihn sein.

Jetzt sehen wir, daß einer in das Ruderboot springt und herübrudert; er verschwindet ganz zwischen den Eisschollen, kommt aber voran, zeitweise zieht er das Boot über das Eis; ganz langsam zwingt er das kleine Schiff zwischen den Schollen hindurch, und nun sehen wir, es ist Fangleiter Olsen, der uns abholt. Es dauert eine halbe Stunde, bis er da ist. Vergnügt lächelnd, als ob gar nichts passiert sei, kommt er an. Diese Norweger sind mit einer großen Portion Phlegma gesegnet, es gibt überhaupt nichts, was sie aus der Ruhe bringen kann. Für sie bestand auch gar kein Grund, unruhig zu werden; die absolute Sicherheit dieser Naturmenschen, mit allen Schwierigkeiten in der mörderischen Arktis unter allen Umständen fertig zu werden, und das Bewußtsein, jeder Lage gewachsen zu sein, läßt sie der Gefahr gegenüber völlig gleichgültig werden.

Und trotz allem, ich hätte eine Überwinterung auf Kwitö, mit oder ohne Norweger, ohne genügende Ausrüstung nicht erleben mögen. Denn wer konnte wissen, wann die Insel wieder einmal eisfrei sein würde und wann ein Schiff uns hier hätte abholen können?

Wir steigen schleunigst ein. Die Matrosen zwängen das Schiff zwischen den mahlenden Eisschollen hindurch, streckenweise müssen wir aussteigen, um es über das Eis zu ziehen, bis zur nächsten Spalte.

Als wir zur „Sachsen“ kommen, steht Kapitän Kriete an Bord.

„Es ist höchste Zeit, daß Sie kommen, meine Herren!“ sagt er ruhig. Weiter wurde nichts gesprochen, kein Wort der Erregung fiel. Ich kannte den Kapitän; ich wußte, daß er wenig sprach und nicht gerne gefragt wurde. Es war oft schwer, von ihm zu erfahren, was er vor hatte und wohin die Reise ging. Ich habe nie gesehen, daß dieser wortkarge, entschlossene Mann in gefährlicher Lage jemals die Ruhe verloren hat; die schwierigsten Situationen wurden mit der größten Wurstigkeit überwunden! Wer sein Leben lang im Kampf mit den Naturgewalten gestanden ist, wird schließlich so abgebrüht, daß ihn nichts mehr zu erschüttern vermag. Es sind Menschen, welche einer Katastrophe, vielleicht dem Untergang, kaltblütig entgegensehen.

Das Ruderboot mußte nochmals zurück, um die letzten vier Mann abzuholen. Nach einer bangen Stunde waren dann alle wieder wohlbehalten an Bord versammelt. Und wir saßen in der Messe und waren froh, daß nochmals alles gut gegangen ist.

Draußen zwängen sich die Eistafeln am Schiff vorbei, langsam und stöhnend, aber mit ungeheurer Wucht stoßen die hundert Meter langen Schollen



Das Packeis kommt!

an die Bordwand, ganze Fetzen abschürfend. Die Ankerkette ist von dem Druck der Eismassen rack gespannt, so daß man glaubt, jeden Augenblick muß sie abknallen.

„Anker hieven!“ brüllt der Kapitän.

So schnell habe ich unsere Matrosen noch nie springen sehen.

„Motorwinde einschalten!“ Aber siehe da, der Anker kommt nicht hoch, er ist zwischen die Felsen geklemmt. Eine böse Geschichte; ausgerechnet jetzt, wo es eilig ist. Der Kapitän muß schleunigst heraus mit dem Schiff, bevor die schweren Packeisfelder herankommen. Mit voller Kraft fährt das Schiff vorwärts, aber der Anker geht nicht mehr heraus; noch einmal nimmt das Schiff einen Anlauf und jetzt bricht der Anker mit dumpfem Ruck aus den Felsen heraus.

Es beginnt eine wilde Fahrt; jetzt kommt die „Sachsen“ in ihr Element!

Krachend fährt das Schiff zwischen die Eisschollen hinein. Ich stehe oben auf der Steuerbrücke mit dem Kinoapparat, um diesen einzigartigen Kampf mit dem Eis festzuhalten. Hin und her geht der Kurs; der Steuermann muß aufpassen wie ein Schießhund, damit er das Schiff genau zwischen die Eisspalten bringt.

„Festhalten!“ brüllt er, und schon bumst das Schiff, in allen Fugen krachend, auf eine Eisscholle, welche jäh unter das Wasser fährt, als ob sie einen Tritt bekommen hätte.

Wir halten Kurs nach Südwest und bald wird das Eis offener, so daß wir flott vorankommen. Erst am nächsten Tag erklärte mir Kapitän Kriete:

„Das war gestern eine sehr gefährliche Situation. Sie sehen jetzt, wie es gehen kann und wissen, weshalb ich die Leute so ungern an Land gehen lasse. Wenn das Eis kommt, muß ich unter allen Umständen wegfahren, auch wenn Sie an Land sind, sonst ist das Schiff verloren. Ich kann aber nie wissen, ob ich zurückkehren kann, denn oft bleibt das Eis wochen- und monatelang liegen!“

Plötzlich ruft einer:

„Eisbär!“ Vor uns im Nebel erkenne ich eine kleinere Eisscholle und darauf liegt schlafend ein Bär. Auf fünfzig Schritt vernimmt er endlich den Motor, steht auf, sichert kurz, um gleich darauf flüchtig abzugehen. Mit hoher Flucht, wie ein Frosch, stürzt sich das kapitale Wild ins Wasser. Ich hatte mich schon vorher fertig gemacht und konnte auf hundert Schritt den Bären mit Kopfschuß strecken.

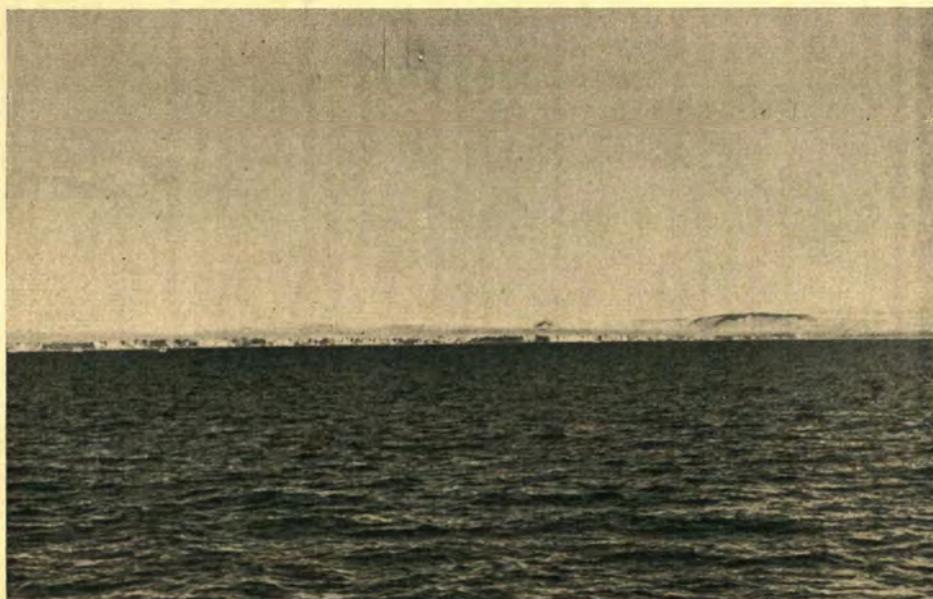
Nach kurzer Zeit wieder ein Eisbär! Bevor wir hinkommen, ist er schon im Wasser. Es dauert nicht lange, dann ist er eingeholt; Herr von Gamrat schießt ihn mit Kopfschuß. Es gelingt mir, von dem Vorgang eine gute Filmaufnahme von der Brücke aus zu machen. Man sieht den Bären vor dem Schiff herschwimmen, wie der Doktor in Anschlag geht, wie der Bär verendet im Wasser liegen bleibt und nachher hochgezogen wird.

Der Kapitän nimmt Kurs nach Norden und fährt dann nördlich von Kwitö nach Osten. Das Wetter hatte aufgeklärt, so daß der fünfundvierzig Kilometer lange Eisabbruch in glühenden Farben vor uns liegt. So sieht das Land in der Eiszeit aus! Die ganze Insel ist ein einziger, mächtiger Eisklotz! Wie die flache Schale einer Schildkröte wölbt er sich darüber und zeigt auf seiner Oberfläche lange breite Gletscherspalten.

Ich kann mir vorstellen, von welchem Gefühl Andrée und seine beiden Gefährten beseelt gewesen sein mögen, als sie am 17. September 1897 auf ihrer Eisscholle, von Norden kommend, hier eintrafen und zum erstenmal diese gefahrdräuende Eiswand sahen. Die Eisscholle trieb damals in ein bis zwei Kilometer Entfernung von der Küste entfernt um die Ostspitze herum, geriet südlich der Insel in einen toten Winkel des Polarstroms und kam nun von der Küste nicht mehr weg. Bis am 2. Oktober die Katastrophe eintrat. Die Scholle zerbarst in ungezählte Stücke und zwang die Unglücklichen, an der Südwestspitze an Land zu gehen — —.

Das Meer ist fast eisfrei, nur in der Nähe der Küste ist Treibeis; dazwischen schwimmen große Eisberge: Kalbeis des Gletschers von Kwitö.

Der Kapitän hoffte, hier den norwegischen Robbenschläger „August“ zu finden, den er schon im Juni auf der letzten Reise bei Spitzbergen angetroffen hatte. Der „August“ war schon seit zwei Monaten auf Fang im Eis; unsere Matrosen hatten Post aus Tromsö für ihn mitgebracht. Aber so weit das Auge reichte, es war vom „August“ nicht einmal die Mastspitze zu sehen.



Nordküste von Kwitö

Walrosse

Gegen das östliche Ende der Insel kommen wir wieder in dichteres Eis. Stundenlang stehen wir am Bug und betrachten die in großartiger Pracht vorbeiziehende arktische Landschaft.

Im Glas erkenne ich in 1000 Meter Entfernung auf einer Eisscholle drei dunkle Körper. An der Haltung sehe ich, daß es unmöglich Storkobben sein können.

„Das sind ja Walrosse!“ sage ich zu meinen Kameraden.

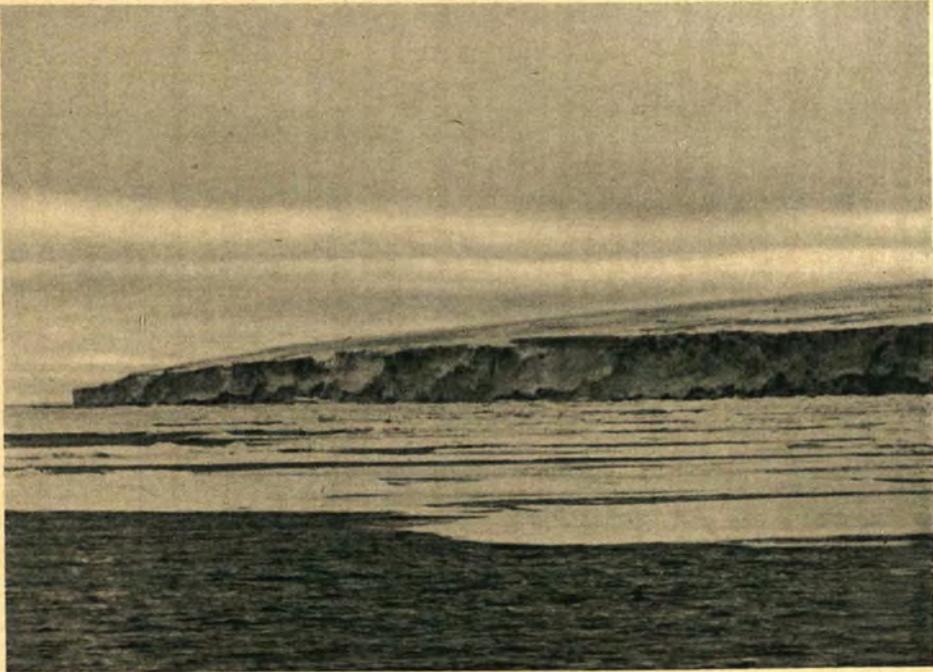
„Walrosse!“ rufe ich dem Kapitän auf der Brücke zu. Er läßt sofort halten und gleich darauf kommt von der Aussichtstonne die Bestätigung vom Fangleiter: „Walroß!“ Offenbar hatte er geschlafen.

Eine starke Erregung ergreift uns; wir eilen gleich in die Kabine und holen die Gewehre. Es sind drei Stück dieses seltenen Wildes. Links ein ungeheurer Bulle, in der Mitte ein Junges und rechts offenbar die Mutter. In fieberhafter Eile wird das Fangboot klar gemacht.

Wir hatten durch den Fangleiter schon Instruktionen erhalten, wie Walrosse geschossen werden.

„Sie müssen den Tieren mit Vollmantel auf den Hals schießen. Jeder andere Schuß bleibt wirkungslos“, erklärte er, „und das Stück geht verloren! Sind die Walrosse im Wasser, so werden sie zuerst harpuniert, an der Harpunenleine festgehalten und dann in den Hals geschossen, sonst sacken sie ab. Kopfschuß nützt gar nichts. Die Tiere werden bis zwanzig Zentner schwer, haben ein kleines Gehirn und dicke stahlharte Knochenwülste. Teilmantelgeschosse sind ganz unbrauchbar, weil sie sich breitschlagen und in den Knochenmassen stecken bleiben. Ich habe einmal einem alten Bullen auf den Kopf geschossen“, erzählt Olsen weiter, „er hat aber nur den Kopf geschüttelt, wie ein Hund, den eine Fliege gestochen hat.“

Die Walrosse sind auf einmal verschwunden; der Kapitän fährt gleich weiter, weil wir hoffen, sie noch im Wasser anzutreffen. Leider war nichts mehr von ihnen zu sehen. Plötzlich sehen wir die ganze Familie in zweihundert Meter Entfernung auftauchen, neugierig herüberäugend. Ich werde den herrlichen Anblick nie vergessen, wie der kapitale Bulle mit seinen blendend weißen Stoßzähnen, sich in überlegener Geste auf den Rücken legte und mit seiner Familie davonschwamm. Vor einem breiten Eisfeld tauchen sie unter, und einige Minuten später sehen wir sie noch einmal in einer dahinterliegenden Wake nach der wildzerrissenen Eiswand von Kwitö* weiterschwimmen. Vorbei! Es waren leider die einzigen Walrosse, die wir zu Gesicht bekommen haben. Ich



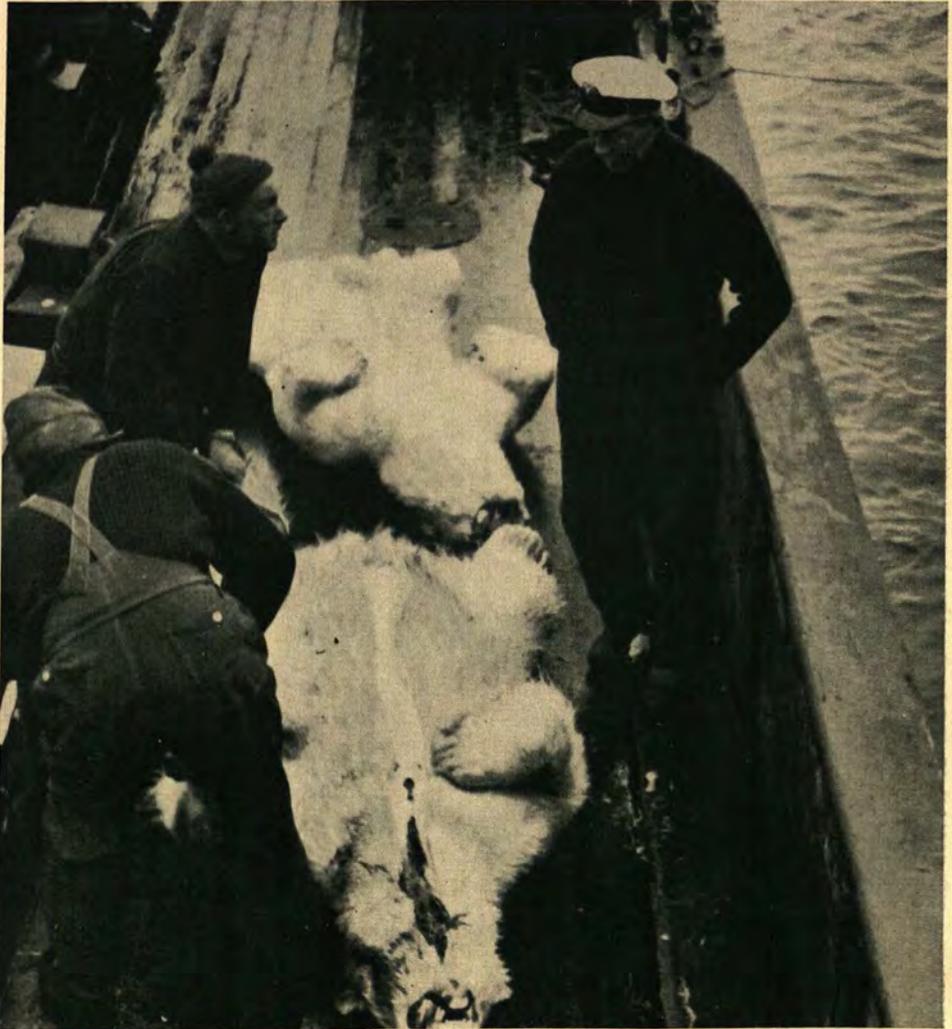
Kwitö, die Heimat der Walrosse

war aber dankbar, daß ich dieses kapitale Wild in seiner Heimat, der Eiswildnis von Kwitö, gesehen habe.

Weshalb sind wir nun nicht hier geblieben, nachdem wir wußten, daß wir im Revier der Walrosse angekommen waren? Diese Frage mußte ich mir später immer wieder stellen, nachdem wir in der Gegend von Franz-Josephs-Land vergeblich nach Walrossen gesucht hatten. Wir waren überzeugt davon, und der Kapitän bestätigte es mir auch, daß die Norweger aus Schußneid verhindern wollten, daß wir auf Walrosse zu Schuß kommen, sie wollten verhindern, daß wir dieses seltene Wild, dessen Decke hoch bezahlt wird, ihren Landsleuten vergrämen. Denn der „August“ war in der Nähe. Wie kommt es denn, daß ich diese drei Walrosse zuerst ausmachte, wo sie doch der Norweger oben aus der Tonne viel besser und eher gesehen haben mußte? Wahrscheinlich hatte er gehofft, daß sie ungesehen, vorzeitig abgehen würden. Der Kapitän mußte sich in jagdlicher Hinsicht ganz auf den Fangleiter verlassen und hoffte, wie wir auch, daß er uns noch in eine gute Walroßgegend führen würde.

Wir fahren nach Osten weiter; der Gletscher von Kwitö will kein Ende nehmen; erst gegen Abend erreichen wir den östlichen Teil der Insel, überall dieselbe wildromantische Eislandschaft, es ist eine Fahrt wie im Märchenland.

Abends 11 Uhr, als der Kapitän an einer Eisscholle ankern wollte, wird noch ein Eisbär gemeldet. Es war ein kapitaler Bursche. Als er das Schiff eräugt, geht er sofort füchtig ab. Dieser Bär muß schon Bekanntschaft mit Fangschiffen gemacht haben; wie ein Wilder stürzt er sich ins Wasser, erklimmt die nächste Eisscholle, immer wütend brüllend und zurückäugend, flüchtet er schnurstracks darüber, um gleich wieder die nächste Wake mit hohem Kopfsprung anzunehmen. Die Verfolgung war dieses Mal nicht einfach, weil das Meer mit vielen breiten Eisschollen und großen Flächen Jung-eis bedeckt war. Einmal saßen wir richtig in einer Sackgasse drin und muß-



Sie werden aus der Decke geschlagen



Mitternacht im Eismeer

ten wieder zurückfahren. Inzwischen hatte der Bär einen großen Vorsprung bekommen, so daß wir befürchteten, ihn aus den Augen zu verlieren. Schließlich holten wir ihn in einer großen Wake ein, so daß Herr Ebener ihn mit Kopfschuß erlegen konnte. Es war der stärkste Bär, der bis jetzt zur Strecke gekommen war.

Die Leber der Eisbären wird regelmäßig weggeworfen, sie soll giftig sein, auf jeden Fall schwere Verdauungsstörungen und Magenbeschwerden verursachen. Die Galle wird sorgfältig in Flaschen gefüllt, um für medizinische Zwecke verwendet zu werden. In Tromsø wird sie hoch bezahlt. Unsere Matrosen pökeln das Wildbret von den Eisbären in kleine Kisten ein, um es später in Tromsø zu versilbern. Für eine Kiste werden 25 Kronen erzielt und das Ergebnis verbleibt der Mannschaft. Es ist die einzige Möglichkeit, den Leuten für dringende Einkäufe Devisen zu verschaffen.

Snadds

Um Mitternacht des 5. August ankern wir an einer Eisscholle nordöstlich von Kwitö. Zahllose Eissturmvögel und Elfenbeinmöven sind in der Nähe und balgen sich um den im Wasser schwimmenden Aufbruch des Eisbären.

„Ein Snadd!“ ruft Alfred vom Achterdeck und deutet aufs spiegelglatte Meer hinaus. Ein Seehund ist neben dem Schiff aufgetaucht und beäugt uns neugierig aus fünfzig Meter Entfernung. Weit streckt er den Kopf heraus, um ja recht gut alles sehen zu können. Die Matrosen pfeifen und bewegen die Arme im Kreis. Das ist ein Mittel, um diese neugierigen Robben heranzulocken. Inzwischen hat der Doktor seine Kleinkaliberbüchse geholt, aber schon war der Snadd verschwunden. Wir warten eine — zwei Minuten, auf einmal taucht er weiter rechts wieder auf, wie ein Kinderballon zieht der kreisrunde Kopf übers Wasser. Der Doktor geht in Anschlag: „Peng“ vorbeigeschossen; der Snadd schlägt einen heftigen Purzelbaum, aus dem der ganze Schreck hervorgeht, den ihm der unverhoffte Knall eingejagt hat. Später sehen wir ihn wieder in zweihundert Meter Entfernung das Schiff mißtrauisch umkreisen.

„Snadd“ nennen die Norweger diese kleinen Seehunde (*Phoca vitulina*). Sie kommen in der Arktis sehr zahlreich vor und zerplatzen fast vor Neugierde, wenn sie eines Schiffes ansichtig werden. Kaum ist das Schiff vor Anker gegangen, so erscheinen bestimmt einige Snadds, welche neugierig in der Nähe herumschwimmen.

Unsere Matrosen sind an Bord mit Aufwaschen beschäftigt. Plötzlich ruft einer von der Brücke: „Snadd!“ Wie auf Kommando lassen die Männer die Arbeit liegen. Einer springt geduckt an die Gewehrkabine auf dem Vorderdeck und holt ein Gewehr heraus. Vorsichtig lugt er über die Bordwand, aber der Snadd hat schon wieder getaucht. Atemloses Warten. Wo wird er wieder auftauchen? Oft vergehen drei Minuten.

„Hier ist er wieder!“, ruft einer aufgeregt. Der Seehund ist unterm Schiff weggetaucht und schwimmt jetzt auf der andern Seite entlang. Der Schütze will schnell einen Kopfschuß anbringen, aber zu spät, denn schon taucht der Seehund wieder weg, um jetzt ganz zu verschwinden.

So haben wir oft vergeblich auf Snadds gepirscht und wenn man dann endlich einen schußgerecht vor sich hatte, wurde auch manches Mal vorbeigeschossen. Einmal wurde ein „Snadd“ geschossen, der sofort verendete und auf fünfzig Meter Entfernung neben dem Schiff trieb. Wir sahen, daß der Körper nur ganz flach über die Wasseroberfläche ragte.

„Schnell das Fangboot klar!“

Der glückliche Schütze fieberte, daß man seinen Snadd holt. Aber die Matrosen waren in den Kabinen. Endlich wurde das Schiff losgemacht, Kurt ruderte schnell hin, aber der „Snadd“ war verschwunden! Abgesackt! Vergeblich fuchtelt Kurt mit der langen Bambusstange unterm Wasser herum, um ihn vielleicht mit dem Angelhaken tief unten noch zu erwischen, aber je länger er fuchtelt, je länger werden die Gesichter der Zuschauer an Bord.



Die neugierigen Robben

H. Köhncke phot.

Am meisten ärgert sich der glückliche Schütze, der trotz allem Waidmannsheil dieses Pech hatte.

Wieder ein Snadd — der Doktor schleicht nach vorn — die Robbe ist nur dreißig Schritt vom Schiff entfernt. „Peng“, diesmal ist der Snadd getroffen; wie eine große schwarze Blase treibt er in dem durch Schweiß verfärbten Meer. Mit dem Ruderboot wird er herangeholt und dann an Bord gezogen. Diese kleinen Seehunde sind ungefähr eineinhalb Meter lang und rund wie eine Walze. Das Fell ist schön blaugrau meliert, leider ist es im Sommer nicht viel wert, in Tromsø kann man sie für vier Kronen kaufen.

Man schießt diese Snadds gern mit Kleinkalibergewehren mit der bekannten Longpatrone, auch die Reederei hatte uns Mauser-Kleinkalibergewehre für Kleinrobben und Seevögel empfohlen. Als Jäger bin ich aber kein Freund dieser Waffe. Die geringe Rasananz erfordert bei jedem Schuß über dreißig Meter Entfernung genaue Schätzung der Entfernung und Visiereinstellung. Das ist viel zu zeitraubend, wenn es sich um einen eiligen Schuß handelt. Weht nun noch der Wind von vorn oder nach der Seite, so geht der Schuß

bestimmt vorbei, selbst dann, wenn das Visier gestimmt hat. Diese Gewehre sind auf dem Schießstand gut zu gebrauchen, wo die Entfernung festliegt und Windstille herrscht, aber für die jagdliche Praxis sind sie unbrauchbar.

Wie viele Snadds haben wir mit dem Kleinkalibergewehr vorbeigeschossen oder verpaßt. Bis das Visier richtig eingestellt war, war die Robbe oft wieder weggetaucht, und als sie wieder zum Vorschein kam, war wegen der veränderten Entfernung schon wieder Visiereinstellung erforderlich. Hat man nun in der Eile die Entfernung um fünf oder zehn Meter falsch geschätzt, so ging der Schuß selbst bei richtigem Abkommen vorbei. Ich habe mehrfach gesehen, daß die Matrosen mit dem Kleinkalibergewehr auf nahe Entfernung Seevögel schossen, und wie oft sind die getroffenen „Auguste“ schwerkrank fortgerudert und fortgestrichen. Mit einem Schrotschuß wären sie gelegen.

Meine Snadds habe ich mit der Doppelbüchse geschossen. Da kann man hinlangen bis auf hundert Meter und noch weiter, ohne das Visier einstellen zu müssen. Auf nahe Entfernung genügt auch die Doppelflinte mit Schrot Nr. 3. Denn die Schädeldecke dieser Robben ist sehr dünnwandig.

Im allgemeinen bleiben die verendeten Snadds an der Wasseroberfläche, im Gegensatz zu den Bartrobben, welche sofort untersinken. Es kommt aber vor, daß ein Snadd gerade ausgeatmet hat, wenn er die tödliche Kugel erhält; dann treibt er noch eine Weile, um aber ganz langsam, fast unbemerkt die ewigen Jagdgründe auf dem Meeresboden aufzusuchen. Wenn man nicht ganz schnell mit dem Fangschiff dabei ist, geht er verloren.

Diese Seehundjagden waren für uns in den langen Abendstunden, wenn das Schiff nach Schluß der Jagd an der Eisscholle ankerte, eine anregende Abwechslung!

Herr Ebener war besonders scharf auf die Snadds. Stundenlang konnte er in seinen neuen wollgefütterten Gummischuhen an Bord umherpirschen. Und wenn dann einer rief: „Snadd!“, so fuhr er herum, wie von der Tarantel gestochen und sauste mit seinem Gewehr heran. Er hat auf unserer Reise mit fünf Stück tatsächlich den Rekord erzielt.

Robbenschläger „August“

„Der ‚August‘ ist da!“ erfahre ich, als ich am nächsten Morgen zum Frühstück erscheine.

Tatsächlich, hundert Meter rechts von uns liegt ein norwegischer Robbenschläger! Er hat am Eis festgemacht. So weit im Norden einen Norweger anzutreffen, war schon ein Ereignis. Unsere Matrosen waren übers Eis hinübergegangen und hatten mit den Norwegern Verbindung aufgenommen. 30 Eisbären, 11 Walrosse und viele Storkobben hatten sie zur Strecke gebracht.

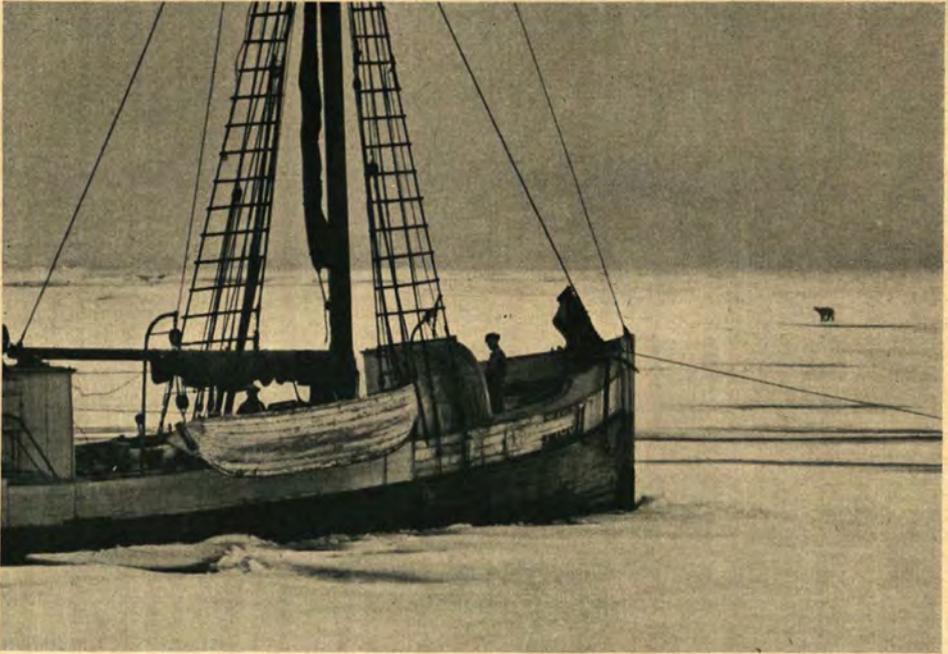
Bald darauf gingen wir hinüber, um dem norwegischen Kapitän unseren Besuch zu machen. Ein biederer alter Herr empfing uns freundlich. Auf dem Deck lagen noch die schweren, hellbraunen Walroßhäute auf einem Stapel. Der Kapitän hatte gestern nördlich Kwitö eine Herde von zweihundert Walrossen angetroffen und konnte davon elf Stück herausschießen, die anderen sind abgewandert und wurden nicht mehr gesehen. Jetzt wußten wir, was los war: Die Norweger hatten uns die Walrosse vor der Nase weggeschossen und vergrämt. Wären wir einige Tage früher eingetroffen, so hätten wir das Waidmannsheil gehabt.

Der Kapitän, ein alter Seebär, der schon seit vierzig Jahren mit seinem „August“ regelmäßig ins Nordeis fährt und hier die Sommermonate verbringt, führte uns in die kleine Wohnmesse. Etwas eng und muffig war es hier. In der Mitte ein kleiner Tisch, darüber eine Petroleumlampe, ringsum schmale Bänke und dahinter, wie Höhlen, die dunklen Schlafkojen. Das Tageslicht fiel von oben durch ein Deckfenster herein; Whisky wurde angeboten, den wir selbst mitgebracht hatten, denn die Norweger haben nichts; es ist ihnen streng verboten, Alkohol mitzunehmen.

Auf diesen engen, verschmierten Eismeerschiffen verbringen diese Norweger gewissermaßen ihr ganzes Leben unter den härtesten, gefährlichsten und primitivsten Verhältnissen, gegen einen kümmerlichen Verdienst. Wenn sie Ende September heimfahren, fängt die Winternacht in Tromsö an. Im Frühjahr geht's dann auf den Jungenfang im Westeis und anschließend wieder nach Spitzbergen.

Der Kapitän erzählte uns, daß er speziell auf Walrosse ausgefahren sei. Die Engländer zahlen für Walroßhäute zur Zeit hohe Preise; sie brauchen das daumendicke harte Leder für besondere militärische Zwecke; Näheres konnten wir aber nicht erfahren.

„Franz-Josephs-Land — plenty Walroß!“ sagte der Norweger und zeigte uns auf einer Karte eine Insel, wo er vor wenigen Jahren noch Herden von



Robbenschläger „August“

vierhundert Stück angetroffen hatte. Inzwischen ist Franz-Josephs-Land ganz an die Russen abgetreten worden. Nach allem, was wir erfahren konnten, scheint diese Inselgruppe noch viel wildreicher zu sein, als Spitzbergen.

An Deck stand ein Eimer, vollgesteckt mit Walroßzähnen. Dabei war ein Paar von einem Bullen, welche ganz kapital waren. Die Länge betrug fast ein Meter, man hätte ebenso annehmen können, daß es sich um Elefantenstoßzähne handelt. Dreißig Kronen ließ sich der Kapitän für die beiden größten Stoßzähne bezahlen; ein Preis, den ich mit Rücksicht auf den Elfenbeinwert für sehr niedrig fand.

Es fiel mir auf, wie schlecht die Mannschaft des Norwegers aussah: Bleiche, eingefallene Gesichter, wie bei uns die Stubenhocker und die Zähne fehlten ihnen. Dabei waren es noch junge Leute. Wir glaubten, hier kraftstrotzende, wetterharte Seebären anzutreffen und sehen nun diese hageren, kraftlosen Gestalten. Am besten von allen sah der Kapitän aus, der hatte wenigstens einen Bauch.

„Wissen Sie, was die zu Mittag essen?“ fragte mich Alfred.

„Bärenfleisch und Kartoffel; und abends Kartoffel und Bärenfleisch; Tag für Tag dasselbe, monatelang. Diese armen Teufel haben an Proviant nur Kartoffel an Bord und das Bärenfleisch müssen sie sich schießen!“

Kein Wunder, daß sie keine Zähne mehr haben; Obst oder Gemüse kennen sie gar nicht; denn wenn sie zu Winterbeginn heimkommen, gibt es nichts mehr,

oder nur zu sehr hohen Preisen, die für die ärmere Bevölkerung unerschwinglich sind. Wie dankbar waren die armen Kerle, daß sie bei uns Lebensmittel eintauschen konnten. Sie lieferten uns dagegen Holz für einen zweiten Bärenkäfig, denn Kapitän Kriete hoffte, nochmals zwei Jungbären fangen zu können. Den ganzen Vormittag saßen die Norweger unten bei Heinrich und handelten die Lebensmittel aus. Da gab es Frankfurter Würste, Brot, Butter, Sahne, Sauerkraut und Erbsen, Zucker, Kaffee, Bier und Wisky, alles was das Herz begehrt. Mit Säcken, voll bepackt zogen sie ab. Ich fand, der Bärenstall war reichlich hoch bezahlt, aber ich hatte das Gefühl: Heinrich gab es gerne, er kannte die Not, welche drüben herrschte. Diese Seeleute stehen alle zueinander wie treue Kameraden. Als wir einmal an einem norwegischen Fischkutter vorbeifuhren, riefen unsere Leute hinüber: „Fehlt euch was?“ Ganz selbstverständlich, daß einer dem anderen hilft. Nur im Krieg habe ich bei unseren Feldgrauen eine so gute Kameradschaft festgestellt, wie sie unter Seeleuten üblich ist.

★

Am Nachmittag fuhren wir mit südwestlichem Kurs weiter; das Wetter hatte sich sehr verschlechtert, so daß wenig Aussicht auf erfolgreiche Jagd bestand. Sturm aus Südwest blies uns entgegen, und bei minus 3^o setzte Schneetreiben ein. Zwischen den Eisschollen konnte der Sturm keinen Seegang entwickeln, höchstens wenn eine lange Wake in der Windrichtung lag, entstand leicht bewegte See.

Zwei Eisbären werden gesichtet, sie befinden sich aber zu weit im Eis und Olsen rät ab, auf das Eis zu gehen, weil es schlecht sei. „Levesgefaar!“ meint er, „wer hier einbricht ist verloren, denn er gerät in die unter dem Eis befindliche Strömung, welche sechs bis sieben Meilen in der Stunde erreicht.“

Der Sturm wird immer stärker und das Schneetreiben immer heftiger, so daß der Kapitän 4 Uhr nachmittags an einer Eisscholle wieder Anker wirft. Am nächsten Morgen immer noch Sturm und Schneetreiben bei minus 1^o. Der „August“ liegt wieder neben uns. Wir sitzen den ganzen lieben Tag in der Messe oder liegen im Bett und essen und schlafen oder trinken Kaffee mit Rahm. Es ist der beste Kaffee, den ich je genossen habe. Kapitän Kriete ließ aus den blauschillernden Süßwasserpfüten auf den Eisschollen regelmäßig Wasser bunkern. Es war ganz weich und ergab nach dem Rezept von Heinrich unseren guten Polarkaffee, an den ich heute noch gern zurückdenke.

Nachmittags klärte auf einmal das Wetter auf; wir befinden uns in offenem Eis und fahren weiter. Vom Mast wird bald darauf ein Eisbär gemeldet, der für mich bestimmt ist. Am Eisrand hält das Schiff an; wir sehen den Bären auf dreihundert Meter über die große Scholle direkt auf uns zukommen. Ganz

gemütlich tritt er vor sich hin, fortwährend mit hoher Nase Wind suchend. Minutenlang betrachten wir dieses herrliche Bild. Auf hundert Schritt komme ich auf den Hals schräg spitz von vorn ab; der Bär bricht wie vom Schlag getroffen vorn zusammen, wird aber gleich wieder hoch und geht flüchtig ab. Den zweiten Schuß erhält er Blatt und bricht verendet zusammen. Es ist ein mittlerer Bär, mein vierter innerhalb fünf Tagen.

Eine Stunde später wird für Herrn von Gamrat wieder ein Eisbär gemeldet. Als wir der Eisscholle näher kommen, sehen wir eine Bärin mit zwei Jungen. Sie schläft vor einem Eishügel und die beiden Jungen liegen daneben und säugen. Das Schiff nähert sich ganz langsam bis auf hundert Schritt, und als es an den Eisrand stößt, erhebt sich die Bärin schwerfällig und bleibt wie ein Hund sitzen. Die Jungen sitzen daneben und alle drei äugen verwundert und verschlafen das fremde Schiff an. Wir stehen ganz im Bann dieses herrlichen Bildes: Es war das schönste, was Diana uns enthüllte!

Unser Doktor läuft am Deck umher und jammert, daß er schon wieder eine Bärin schießen soll; er kann sich nicht zum Schuß entschließen, was ich ihm nachfühlen kann.

Nach zehn Minuten legt sich die Bärin wieder in den Schnee und schläft weiter. Vor ihr balgen sich die beiden Jungen, sie springen übermütig über die



Das Schönste, was uns Diana enthüllte!



„Die Bärin muß geschossen werden!“

Alte hinweg, welche sich dadurch in ihrem Schlaf nicht stören läßt. Stundenlang hätte ich hier zuschauen können. Der Kapitän kommt jetzt nach vorn und sagt: „Die Bärin muß geschossen werden!“

Wie einen Donnerschlag empfinde ich diesen Entschluß; der Kapitän hat eben den Auftrag, die Jungbären für den Hamburger Zoo zu fangen und das geht nur, wenn man die Alte totschießt.

„Alfred, du jagst sie ins Wasser, und Walter, du machst für mich eine schöne Kinaufnahme aus der Nähe!“, sagt der Kapitän zu den beiden Matrosen. Walter nahm den kleinen Aufnahmeapparat und mit zwei Mausergewehren bewaffnet stiegen die beiden die Strickleiter hinab aufs Eis.

Ich war sprachlos, daß Kapitän Kriete die beiden Matrosen ohne Bedenken gegen die Bären vorgehen ließ, denn mit einer führenden Bärin ist nicht zu spaßen.

„Herr Kapitän, das ist ja eine führende Bärin!“ sagte ich zu ihm.

„Das hat nichts zu sagen!“ erwiderte er lakonisch.

Alfred und Walter laufen direkt auf die Bären zu, als ob sie einen Hasen aus dem Lager aufstöbern wollten. Die Alte schlief noch und die Jungen glotzten verwundert die beiden Männer an. Auf dreißig Schritt Entfernung erhebt sich auf einmal die gewaltige Bärin und geht langsam seitlich weg, die beiden Jungen hinter sich herführend.

Walter will jetzt photographieren und, um näher heranzukommen, springt er hinter der Bärin her; diese blickt herum, und als sie den Menschen so nahe sieht, dreht sie sich blitzartig um und nimmt ihn an, mit einer Geschwindigkeit, die ich niemals für möglich gehalten hätte.

Mir blieb vor Schreck das Herz stehen.

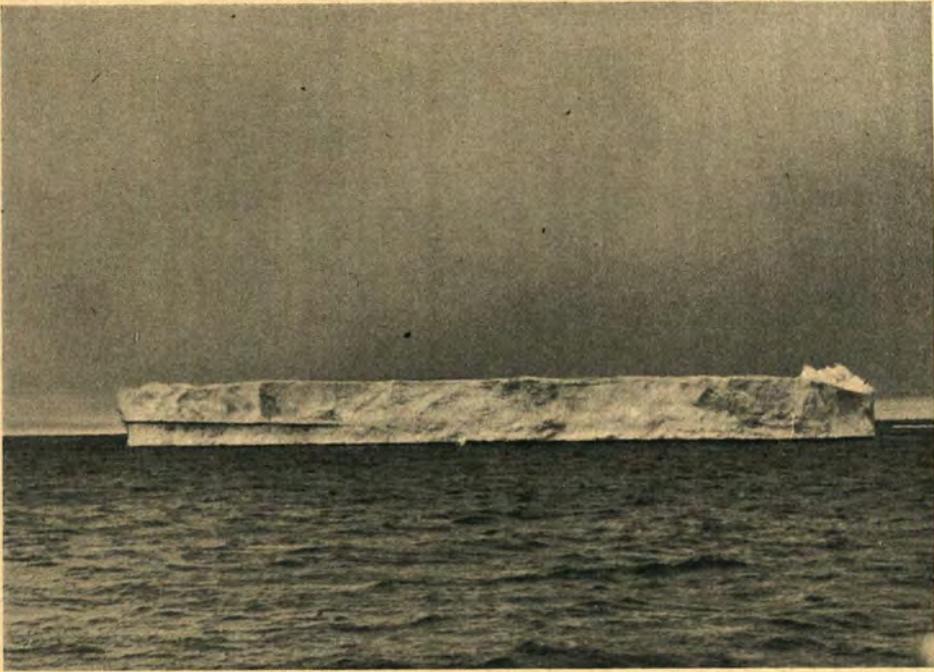
Walter läßt den Kino fallen, reißt kaltblütig die Mauser an die Wange und schießt der anlaufenden Bärin auf fünf Schritt Entfernung in den Kopf. Sie bricht sofort verendet zusammen.

Ich glaube, ich bin damals kreidebleich geworden.

Wenn Walter mit dem alten Norwegergewehr einen Versager gehabt oder die Bärin nicht augenblicklich tödlich getroffen hätte, wären beide Männer verloren gewesen; denn Alfred hätte nicht mehr schießen können, wenn die Bärin über Walter hergefallen wäre.

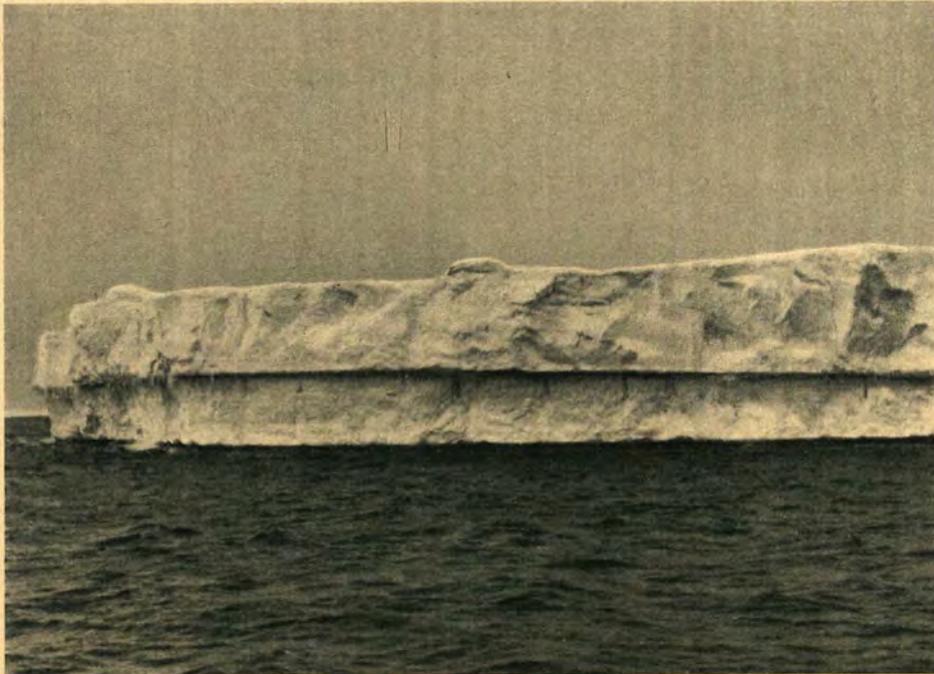


„Alfred, du jagst sie ins Wasser!“



Riesiger Tafelberg

v. Gamrat phot.



Wir blicken an den 20 m hohen Wänden empor!

v. Gamrat phot.

Die beiden Jungbären saßen am Eisrand, warteten auf ihre Mutter, und als diese nicht kam, gingen sie langsam wieder zurück. Da lag sie in einer großen Schweißlache: die Jungen schnupperten an ihr herum und setzten sich traurig daneben.

Wer in die Arktis fährt, darf nicht sentimental veranlagt sein, aber dieser Anblick griff mir ans Herz.

Die Matrosen treiben jetzt die Jungbären ins Wasser, wo sie brüllend weiter schwimmen. Mit dem Ruderboot werden sie eingeholt und an langen Seilen an die Bordwand der „Sachsen“ gebunden. Alle Mann mußten heran, den Bärenstall fertigzustellen. Nach vier Stunden war dieser so weit, daß die Bären hereingeholt werden konnten. Unaufhörlich schwimmend, hatten diese das große Schiff allmählich in Fahrt gebracht. Unglaublich, was diese Tiere eine Ausdauer haben. Mit der Motorwinde und großen Seilschlingen hob man die um sich schlagenden und brüllenden Bären über Bord und zog sie in den Stall hinein. Nun ging die Brüllerei an Bord von neuem los. Auch die anderen beiden Jungbären fingen an, unruhig zu werden.

Große seelische Erschütterungen scheint aber keiner erlitten zu haben, denn ich habe gesehen, wie Alfred dem einen Bären Robbenspeck reichte, den er gierig aufnahm; dabei waren keine zwei Minuten verflossen, seitdem er über Bord hereingeholt wurde. Unter diesem Höllenspektakel nehmen wir Kurs nach Norden.

Von weitem sehen wir einen gewaltigen Tafeleisberg, der einsam durch die weiten Eisfelder treibt. Leuchtend hebt sich der Gigant vom dunklen Himmel ab. Wo mag er herkommen? Wie lange mag er schon schwimmen? Vielleicht kommt er von Alaska oder Nordsibirien! Als wir näher herankommen, blicken wir an den zwanzig Meter hohen senkrechten Wänden empor und bekommen einen Begriff von der ungeheuren Eismasse, welche hier treibt. Die Tafel ist mindestens 300 Meter lang und an der Höhe kann man errechnen, daß sie 150 Meter unter das Wasser reichen muß. Diese Eisberge kommen von den Riesengletschern der Hocharktis; ihre Geburt ist schon eine Naturkatastrophe; sie werden vom Meeresstrom erfaßt und treiben einsam durch die weiten Eisfelder. Kein Sturm vermag ihren Lauf zu ändern oder aufzuhalten; wie von einer Riesenhand geführt, durchschneiden sie die Packeisfelder, gleich einem Bogen Papier, ohne Rücksicht auf die jeweilige Trift des Eises. Wehe dem Schiff, welches im Eis festsetzt und in die Bahn eines Eisberges gerät!

Der Anblick eines solchen Eisgebirges aus der Nähe ist etwas Unheimliches, Überwältigendes; man fühlt die Nähe der geballten Gewalt. Wie ein Spielzeug fährt unser Schiff daran vorbei.

Der Kapitän meint, der Eisberg würde auf dem Grund aufsitzen; dann hätte man aber bei Ebbe die Strandlinie sehen müssen. Wir konnten später feststellen, daß das nicht der Fall war, so daß sich der Eisberg tatsächlich in Trift befand.

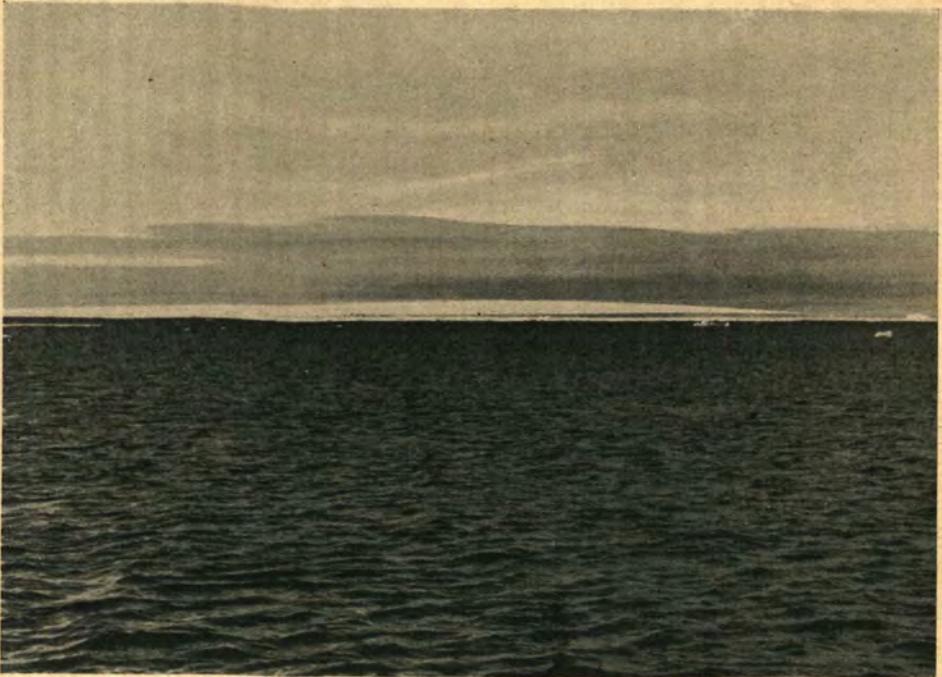
In den Jagdrevieren bei Franz-Josephs-Land

Vor uns erscheint eine kilometerlange hohe Eiswand: Es ist Victoria-Insel, eine kleine runde Insel, welche sich, wie Kwitö, unter einer Eishaube befindet. Der Rand der Insel ist etwa fünfundzwanzig Meter hoch und fällt senkrecht ab; vom Land ist nichts zu sehen, denn es liegt tief unter dem Eis begraben.

Wir nehmen jetzt direkt Kurs auf diese Insel, welche in fünf Kilometer breiter Front vor uns liegt. Der Kapitän will an der Küste Anker werfen und übernachten. Ich bin erstaunt, daß wir ohne weitere Vorsichtsmaßnahmen direkt dahin fahren, aber die Norweger kennen hier das Fahrwasser und eine Stelle, wo man gefahrlos heranfahen kann. Vor der gewaltigen Eisfront liegt ein hundert Meter breites Eisvorland, auf dem der Eisanker ausgeworfen wird. Zum erstenmal betreten hier Deutsche diese Insel. Kapitän Kriete ist ganz feierlich gestimmt und läßt an „Land“ die Hakenkreuzfahne hissen und eine Gruppenaufnahme von der ganzen Besatzung machen. Das Eisvorland ist gut zu begehen, es besteht aus zusammengepreßtem Treibeis; darüber liegt



Das Eisvorland der Insel



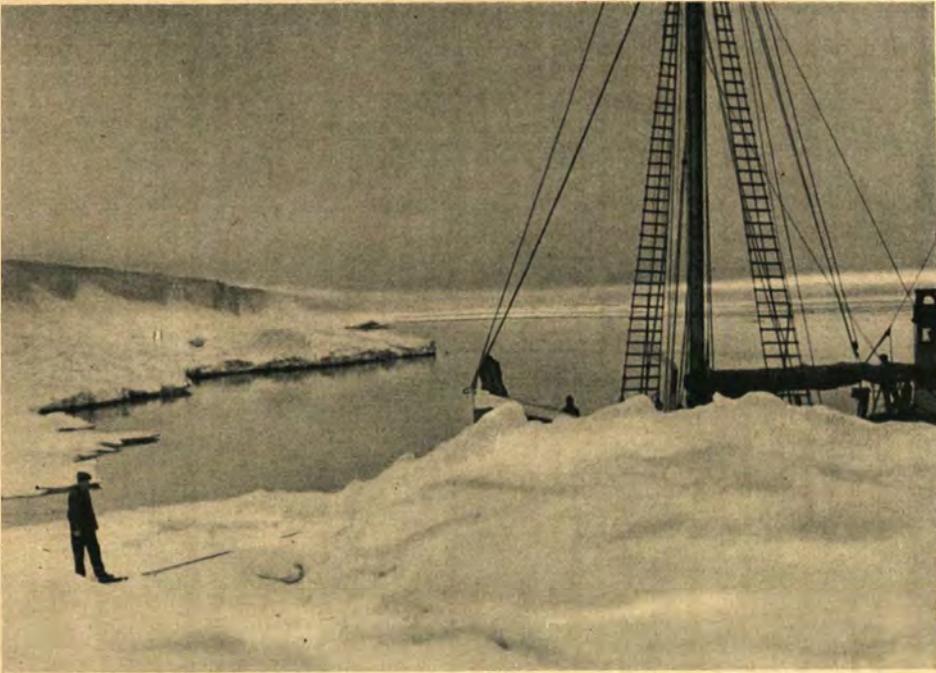
Victoria-Inland

eine dicke, verharschte Schneeschicht. Vor der Eiswand gehen die Schneewehen an einigen Stellen fast bis zur Oberkante des Gletschers, so daß wir glaubten, hier die Oberfläche erklettern zu können. Mit Sigurd machen wir uns auf, die Schneehalde zu ersteigen. Sigurd bleibt oben aber plötzlich stehen, denn als er den Stock in den Schnee stößt, bricht ein großes Loch vor ihm ein, und wir hören, wie der Schnee tief unten ins Wasser plumpst. Noch ein Schritt und er wäre selbst rettungslos in der Tiefe verschwunden. Die Schneewehe war hohl und hätte sehr leicht mit uns allen einbrechen können.

Das Schiff blieb die Nacht über an der Insel liegen, hinter uns ist das Meer offen; viele kleinere Eisberge in den phantastischsten Formen schwimmen weit zerstreut herum.

„Herr Rehfus, kommen Sie an Bord, es ist Fang!“ ruft mir Kurt zu, als ich am nächsten Morgen in aller Frühe allein losgegangen war, um einige Aufnahmen von der wilden arktischen Landschaft in der Nähe unseres Liegeplatzes zu machen. Es war für mich keine Zeit zu verlieren, denn Kurt hat schon den Eisanker losgemacht.

Gleich darauf legen wir ab und nehmen südlichen Kurs. Es ist strahlender Sonnenschein. Die Eisberge, welche wir passieren, leuchteten so intensiv blau, daß man glauben konnte, im Innern brennt eine starke Lampe. Andere leuchte-



Die „Sachsen“ an der Küste von Victoria-Insel

ten grün, weil sie aus Meerwasser entstanden sind, andere wieder blau und grün; zusammen mit dem Schnee auf ihrer Oberfläche und dem dunkelgrünen Meerwasser entstanden hier prächtige Farbenkombinationen.

„Plenty Fang!“ rief Olsen dem Kapitän zu, als wir größere Eisfelder erreichten und darauf Hunderte von Robben feststellen konnten. Sie liegen am Eisrand auf kleinen Eisschollen und einige im Innern der Eistafeln an kleinem Wasserlöchern. Heute bei dem warmen Sonnenschein ist alles auf dem Eis. So weit der Blick über die unendliche Eisfläche reicht, sieht man überall Robben, wie kleine dunkle Punkte. Es ist ein ausgesprochener Robbenfangtag. An solchen Tagen erlegen die Norweger hundert und mehr Storkobben. Von morgens bis abends ist der Harpunier mit dem kleinen Fangboot unterwegs, es läuft wie am Schnürchen. Er rudert die Robbe an, schießt ihr auf den Kopf und rudert, ohne das Stück zu besehen, sofort weiter zur nächsten Robbe. Das Motorschiff folgt in größerem Abstand, einige Matrosen gehen aufs Eis, flensen die Robbe und nehmen die Haut mit dem Speck an Bord. Das geht so fort bis zum Abend und oft die ganze Nacht hindurch.

Harpunier Sigurd aus Tromsø war unser bester Robbenschütze. Wir haben zugehört, wie er mit einem alten norwegischen Mauser, ohne Zielfernrohr, Robbe auf Robbe auf hundertfünfzig bis zweihundert Meter Entfernung tadel-

los auf den Kopf geschossen hat; nicht einen Fehlschuß konnten wir feststellen; dabei wird aus einem Ruderboot geschossen, welches bei Wind nicht immer ruhig zu halten ist.

Wir haben unsere Storkobben anfangs näher angerudert, oft auf fünfzig bis sechzig Schritt, um aus dem unruhigen Boot sicherer schießen zu können. Viele haben aber nicht ausgehalten und sind uns vor der Nase gejumpst. Viele wurden aber auch vorbeigeschossen.

„Wenn Sie nicht auf weitere Entfernung schießen, meine Herren, dann bringen wir keine zwölf Storkobben mit nach Hause, wir blamieren uns ja vor den Norwegern!“ sagte uns der Kapitän. Später schossen wir auch auf hundert und hundertfünfzig Meter Entfernung. Diese Robbenjagd muß eben auch gelernt werden.

Natürlich konnten wir keine Massenstrecken erzielen, wie die Norweger, weil nach jedem Schuß bzw. jeder erlegten Robbe die Jagd unterbrochen wer-



Das Gesicht der Bartrobbe

den mußte. Wir warteten, bis die Robbe geflenst und die Haut an Bord genommen war. Wir wollten das alles sehen und kennen lernen. Immer abwechselnd kam dann der nächste Schütze an die Reihe. Das war umständlich und oft mit Geräusch verbunden, so daß die in der Nähe liegenden Robben

jumpen und das Schiff erst wieder ein größeres Stück weiterfahren mußte, bis wir wieder ein Eisfeld mit Robben erreichten.

Wenn ich ein Stück Wild schieße, will ich auch das Stück ansehen, die Schußwirkung feststellen und die Trophäe aus der Nähe betrachten; für mich hätte es keinen jagdlichen Reiz, Wild massenweise totzuschießen, um es un-



Storkobbe

besehen liegen zu lassen. Der Robbenfang der Norweger wird eben als Beruf ausgeübt, und man sucht in möglichst kurzer Zeit recht viel Geld zu verdienen.

Die Mannschaft und die Norweger waren von der Art, wie wir die Robbenjagd ausübten, nicht begeistert; das war ihnen zu langweilig! Ich kann ihnen das nachfühlen. Von den paar Storkobben, welche wir im Tag erlegten, hätten sie nicht leben können. Trotzdem bereitete es den Matrosen viel Freude, uns in die Geheimnisse dieser interessanten Jagd einführen zu können.

Es war ein Nachteil, daß die gefangenen Jungbären, die wir an Bord hatten, immer noch brüllten, und deshalb alle in der Windrichtung liegenden Robben vergrämten. Mit Bärengerüll kann man alle Robben auf weite Entfernung ins Wasser jagen. Der Kapitän erzählte uns, daß er auf der letzten Spitzbergenfahrt auch zwei brüllende Jungbären an Bord hatte und dann tagelang keine Robben zu Gesicht bekam.

Am heutigen Tage sollte ich die erste Robbe schießen. Mit Sigurd und Alfred rudere ich eine am Eisrand liegende Storkobbe an. Sie liegt ganz frei. In diesem Fall muß das weißgestrichene Ruderboot schon auf weite Entfernung in das Gesichtsfeld der Robbe gebracht werden, damit diese es von einer treibenden





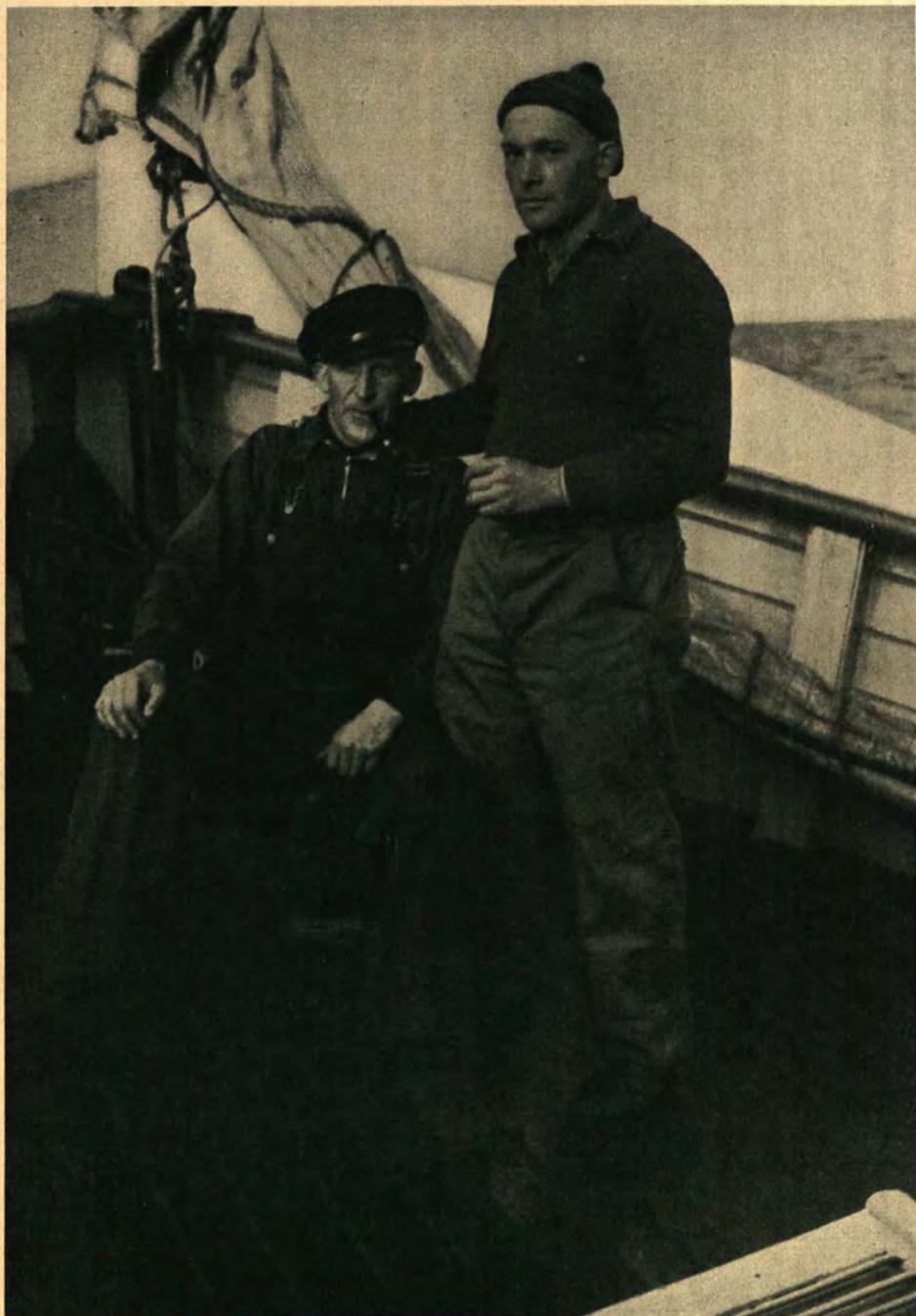
Dublette auf Storkobben

v. Gamrat phot.

Eisscholle nicht unterscheiden kann; auf diese Weise kommt man sicher heran, man darf sich nur nicht schnell bewegen. Robben äugen im allgemeinen schlecht, nehmen aber rasche Bewegungen sofort wahr, so daß man das Ruderboot nur mit ganz langsamen Ruderschlägen vorwärts bewegen darf und nur dann, wenn die Robbe nicht herüberäugt.

Das Anrudern der Robben gehört zu meinen schönsten Jagderinnerungen aus der Arktis. Es ist ein einzigartiges Erlebnis, mit dem kleinen Boot in die Unendlichkeit des spiegelglatten Eismeers hinauszurudern. Absolute Stille umfängt uns, einige Elfenbeinmöven umkreisen das Schiff, und geradeaus erblicken wir die in der Sonne liegende Storkoppe. Regelmäßig, und zwar in ganz bestimmten Zwischenräumen, sichert die Robbe nach links und rechts. Auf einmal legt sie sich auf die Seite und bewegt die Vorderflossen, als ob sie damit klatschen wollte. Wenn sie nach uns herübersichert, sieht sie mit ihrem großen Schnurrbart aus wie der Franzose Clemenceau. Diese Robben leben in dauernder Angst vor den Eisbären, daher das nervöse Sichern nach der Seite.

Jetzt sind wir in Schußweite angelangt. Auf hundert Meter komme ich etwas kurz ab. Die Robbe zeichnet durch eine blitzschnelle Bewegung und



Sigurd und Alfred

geht ins Wasser. Was die Riemen halten können, rudern Alfred und Sigurd an den Anschuß, auf dem der Schweiß, meterweit verspritzt, liegt. Der Schuß muß auf dem Blatt sitzen und die Robbe ist schwer krank, denn das Geschoß mit der Kupferhohlspitze hat verheerende Wirkung; aus dem Anschuß geht das hervor.

„Da ist sie wieder!“ ruft Alfred, und deutet seitlich hinaus.

Dreißig Schritt voraus sehen wir den Kopf der Robbe auftauchen. In der Eile schieße ich, aufrecht stehend, vorbei! Es ist nicht ganz leicht, aus einem schwankenden Ruderboot einen sicheren Kugelschuß abzugeben.



Eissturmvögel verschlingen oft handgroße Stücke Speck

Die Robbe taucht blitzschnell unter, wir fahren hin und sehen große Schweißwolken und Speckstücke unter dem Wasser.

Da, jetzt taucht sie wieder auf! Auf fünfzehn Schritt schieße ich der Storkobbe mitten auf den Kopf. Wie die Wilden rudern die Matrosen hin, sie reißen fast die Riemen ab, sie wissen genau, daß sie jetzt langsam absackt. Sigurd nimmt den fünf Meter langen Bambusstock, an dessen Ende eine Hai-fischangel befestigt ist. Schnell fährt er damit unter das Wasser, um die im Absacken begriffene Robbe mit dem Angelhaken noch zu fassen. Zu spät! Sie ist schon zu tief gesunken. Wir sehen nur noch große Luftblasen aufsteigen und Schädelstücke unterm Wasser herumschwimmen. Pech!

„Das gibt Futter für die Eishaie!“ meint Alfred.

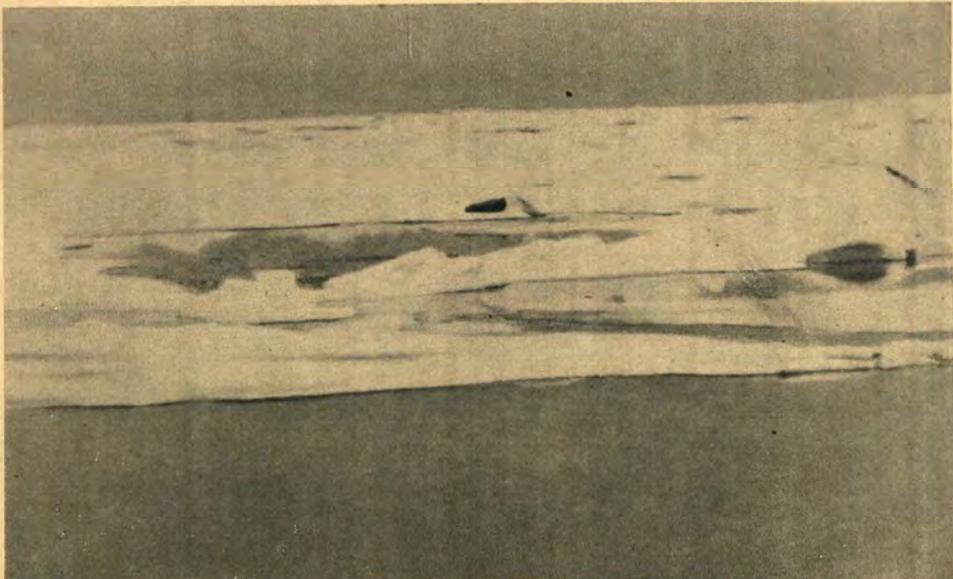
Diese Storkobben haben eigentlich nichts zu lachen. Auf dem Eis leben sie in dauernder Angst vor den Eisbären und unter Wasser werden sie oft von den Eishaien gerissen. Im Gegensatz zu Eisbären und den Snadds, welche nach dem Verenden an der Wasseroberfläche treiben, gehen verendete Storkobben sofort unter. Aber nur in den Sommermonaten. Im Winter und bis zum Juni

bleiben geschossene Stücke an der Wasseroberfläche; die Winterspeckschicht ist dann noch so dick, daß sie den schweren Wildkörper trägt! Im Juli und August magern sie ab. Wer aber eine geflenste Storkobbe im Sommer in ihrem dicken Speckpanzer gesehen hat, kann sich einen Begriff davon machen, was es heißt, in der Arktis „abzumagern“.

Die „Sachsen“ kommt schon herangefahren, denn jetzt sollen die anderen Herren zu Schuß kommen.

Nach drei Stunden waren zwei Storkobben zur Strecke gebracht. Kurz vor Mittag werden wieder für mich zwei Storkobben gemeldet, welche am Eisrand nebeneinander liegen. Mit Sigurd und Alfred gelingt es mir, bis auf achtzig Schritt heranzurudern. Auf den ersten Schuß bleibt die eine verendet liegen. Erschrocken äugt die andere herum, und da sie sieht, daß ihr Kamerad ruhig daliegt, vermutet sie keine Gefahr und bleibt auch liegen, unruhig umheräugend. So gelingt es mir, mit der Doppelbüchse den zweiten Schuß anzubringen: Halsschuß! Die Robbe rutscht schwerkrank auf dem Eis herum, wir glauben schon, daß sie ins Wasser geht. Es gelingt mir aber, durch schnelles Wiederladen einen dritten Schuß in den Kopf anzubringen, welcher die Robbe sofort verenden läßt.

„Waidmannsheil!“ Da lacht das Waidmannsherz! Eine Dublette auf Storkobben ist ein Ereignis, welches selbst unsere Norweger interessiert; es war vielleicht viel Dusel dabei, weil die zweite Robbe auf den Schuß nicht sofort jumpte. Auf jeden Fall machte mir diese Jagd viel Freude.



Die Robbe lag an einem Wasserloch

Es waren zwei starke Bartrobben. Ich überlege mir schon, was ich mit den vielen Robbendecken anfangen soll, wenn das so weitergeht. Wir haben oft lange beraten, wie man die Trophäen am besten präparieren läßt. Eine Robbendecke als Bodenbelag mit präpariertem Kopf ist sehr schön, oder ein Bruststück, zum Aufhängen an die Wand, ist sicher eine Zierde für jedes Jagdzimmer. Aber schließlich hängt man nicht gern ein Zimmer voll mit Robbenköpfen. Die großen Schnurrbärte sind ja ganz schön, aber doch kein Grund, nun jeden Robbenkopf präparieren zu lassen; wenn sie wenigstens Sechsergehörne auf hätten, könnte man das eher verstehen. Pelzmäntel kann man auch nicht daraus machen, und verkaufen wollten wir die Decken auch nicht. Einer machte den witzigen Vorschlag, die Schnurrbärte, als Trophäen auf Brettchen montiert, an die Wand zu hängen. Wir einigten uns schließlich, daß man ein oder zwei Robben als Bruststück mit den Vorderflossen präparieren läßt und vielleicht zwei mit präpariertem Kopf als Bodenteppich. Die anderen müßte man dann lediglich gerben lassen und sie als Vorlage benutzen.

Nach mir kam Dr. von Gamrat wieder auf eine Robbe zu Schuß. Sie lag etwa hundert Meter vom Eisrand entfernt an einem Wasserloch. Es gelang dem Kapitän, die „Sachsen“ bei gutem Wind mit abgestelltem Motor in die Nähe der Robbe zu bringen; sie lag etwas verdeckt hinter einem Eiswall, so daß der Doktor, begleitet von Oskar, unserem Funker, auf dem Eis vorgehen konnte. Wir beobachteten aus nächster Nähe den Ablauf dieser interessanten Jagd. Vorsichtig, ganz langsam, Schritt für Schritt gingen die beiden vor, gerade so, als ob sie einen Rehbock anpirschen wollten. Hinter dem hohen Eiswall kamen sie dicht an die Robbe heran. Auf zwölf Schritt Entfernung erhebt sich der Doktor ganz langsam und geht in Anschlag. Voller Spannung stehen wir alle an Deck. Wird sie aushalten oder jumpen? Jeden Augenblick kann sie weg sein.

„Peng!“ Kopfschuß, die Robbe liegt. Aber auf einmal sehen wir, wie sie auf der schrägen Eisfläche ganz langsam ins Rutschen kommt. Oskar springt, was die Beine hergeben können mit der Robbenhacke hin. Zu spät! Die Robbe ist vor seinen Augen ins Wasserloch gerutscht und verschwunden. Schade! Das nennt man Pech!

Unser Doktor ist außer sich und kann sich nicht beruhigen: „Sie war mausestot, Herr Kapitän, mausestot war sie, und trotzdem ist sie mir abgerutscht!“

„s Is kommt!“

Gegen 4 Uhr nachmittags wurde es neblig und kalt, wir konnten trotz eifrigen Suchens keine Robben mehr finden, so daß der Kapitän die Jagd abbrach und an einer Eisscholle ankerte. Hinter unserem Schiff lag eine breite Wake, welche bei dem Nebel gar nicht zu übersehen war.

Auf einmal kommt der „August“ an und macht nebenan fest; auch er mußte den Fang einstellen.

Zwischen uns und dem „August“ bildete sich mit der Zeit ein Schutz- und Trutzbündnis heraus; es fiel uns auf, daß er abends, wenn er zur Ruhe ging, immer neben uns lag. Bei gutem Wetter waren wir auf fünfzig Kilometer Entfernung leicht zu sehen. Die Norweger waren ganz schlau, denn sie wußten, daß wir den starken Motor hatten und ihnen bei überraschenden Eispressungen helfen konnten. Mit ihrem schwachen 45-PS-Motor konnten sie gegen starkes Eis nicht viel ausrichten und liefen viel eher Gefahr, eingeschlossen zu werden, als wir. Andererseits bedeutete die Anwesenheit der eiserfahrenen Norweger für unseren Kapitän eine Sicherheit. Solange der „August“ neben uns lag, konnte er ruhig schlafen.

Nach dem Abendessen wurde wieder einmal ein Skat gedroschen, an dem auch der Kapitän sich beteiligte; unser Doktor war immer eifrig dabei, aber die Storkobbe, welche ihm abgerutscht war, ließ ihm immer noch keine Ruhe.

„Stellen Sie sich nur das Pech vor, Herr Kapitän: abgerutscht ist sie und war mausetot!“

Alfred, welcher oben auf Wache stand, kommt plötzlich in die Messe gestürzt und sagt zum Kapitän:

„s Is kommt, der ‚August‘ ist schon weg!“

Wie auf ein Stichwort schmeißt der Kapitän die Karten hin und geht schleunigst nach oben, als ob das Schiff brennen würde.

Was ist passiert? Es muß schon etwas Außergewöhnliches sein, wenn es der Kapitän so eilig hat; denn wir wissen, daß er sich nicht so leicht aus der Ruhe bringen läßt. Wir stiegen die schmale, steile Treppe nach oben und hier bot sich uns ein interessantes Naturschauspiel. Das Schiff war ganz umgeben von schwerem Treibeis, welches sich in dauernder Bewegung befand. Die große Wake hinter uns war verschwunden und vom „August“ war im Nebel nichts mehr zu sehen. Die mahlenden, gegeneinanderstoßenden Eisschollen drückten ächzend gegen die Bordwand, Schollen von zweihundert Meter und mehr Länge kamen an, langsam, aber mit einer ungeheuren Wucht stießen sie dem Schiff

in die Flanke. Das ganze Eismeer ist in Bewegung geraten. Erstaunt und ergriffen beobachten wir diese Erscheinung brutaler Naturgewalt. Es ist unheimlich, wie sich das Eis in kurzer Zeit so verändern kann. Kein Mensch weiß, weshalb es plötzlich zusammenläuft, so daß selbst erfahrene Eismeerfahrer davon überrascht werden.

Und auf einmal kommt mir zum Bewußtsein, wie gefährlich es ist, mit einem Schiff ins Eis zu fahren. Wie trügerisch ist die friedliche Stille des endlosen Eismeeres, von dem man beim ersten Anblick glaubt: hier herrscht ewiger Frieden! Kein Mensch ahnt, welche Gewalten und welche Gefahren hier im Verborgenen ruhen. Die scheinbar ruhig daliegenden Eisfelder befinden sich in dauernder schneller Trift; bei Windstille werden sie von der Meeresströmung entführt und wenn sie der Sturm erfaßt, werden sie oft in entgegengesetzter Richtung in Fahrt gesetzt. Von der Energie, welche in den Eismassen aufgespeichert wird, bekommt man erst einen Begriff, wenn diese Eisfelder gegen eine Felsenküste oder gegen Festeis getrieben werden. Dann entstehen jene gefürchteten Eispressungen, bei welchen die Eistafeln donnernd gegeneinandergedrückt und übereinandergetürmt werden. Solche Eispressungen gehören zu den großartigsten Naturschauspielen in der Arktis.

Unser Schiff war vorn und hinten vom Eis blockiert; Kapitän Kriete stand auf der Brücke und schaltete den Motor ein, um sich nach rückwärts Luft zu schaffen.

Ein markerschütternder Schlag durchzitterte das Schiff: die Schraube war an eine Eisscholle geschlagen! Ich glaubte, nun ist die Achse ab und der Motor kaputt. Aber nichts ist passiert. Die Achse ist fürsorglich mit einer Rückschlagvorrichtung versehen, welche die Schraube beim Schlag auf das Eis auskuppelt. Mit voller Kraft arbeitete das Schiff gegen das Eis, aber es ging nicht vorwärts. Soweit man sehen konnte: ein wüstes Trümmerfeld heranrückender Eismassen! Hin und her wurde manövriert, aber wir saßen fest, wie in einer eisernen Klammer.

Sigurd und einige Matrosen standen auf dem Eis und versuchten, den Bug des Schiffes seitlich in eine Eisspalte zu zwängen; endlich schien es zu klappen. Millimeterweise, so langsam, daß es kaum zu sehen war, drückte sich das Schiff in die Eisspalte, die schweren Tafeln nach links und rechts auseinanderrückend. Jetzt scheinen wir etwas Luft zu bekommen. Die Matrosen klettern schnell an Bord; langsam schiebt sich das Schiff zwischen die Eistafeln und bekommt etwas Fahrt. Bald erreichen wir wieder freieres Fahrwasser, auch das Wetter klärt auf, so daß Kapitän Kriete die Fahrt fortsetzen kann.

Gegen 9 Uhr abends schießt Herr von Gamrat eine im Wasser rinnende starke Bärin und kurz darauf erlegte Herr Ebener einen geringen Bären auf einer kleinen Eisscholle.

1/2 11 Uhr abends wird schon wieder „Isbjörn“! gemeldet. Diesmal für mich.

Das Schiff fährt mit abgestelltem Motor langsam in Richtung auf eine Eisscholle, welche ringsum von hohen Wällen gestauten Eises umgeben ist.

„Wo ist der Eisbär?“ Ich kann nichts erkennen, obwohl ich mit dem Hensoldt alles absuche.

„Da, was ist das? Junge Eisbären?“ Ich sehe, wie sich mehrere weiße Körper hinter einem Eiswall in der Luft hin und her bewegen. Jetzt endlich sehe



Der Kapitale auf der Flucht

v. Gamrat phot.

ich, was los ist. Ein Bär wälzt sich hinter dem Eis im Schnee herum, wir sehen nur die breiten Branken, mit welchen er in der Luft herumpfuchtelt. Er hat uns noch nicht vernommen, wird aber plötzlich hoch und äugt uns erstaunt an.

„Donnerwetter, das ist ein starker Bär!“ sage ich.

„Herr Rehfus, das ist ein ‚sturer Bulle‘!“ ruft der Kapitän von der Brücke.

Aber schon geht der Kapitale flüchtig ab, er verschwindet hinter dem hohen Eis, erst auf zweihundert Meter Entfernung bekomme ich ihn wieder frei; ich kann mich aber nicht entschließen, auf diese Entfernung auf den flüchtigen Bären schräg von hinten zu schießen, weil ich befürchte, ihn anzuschweißen.

In fünfhundert Meter Entfernung geht er jenseits der Eistafel ins Wasser.

Wir müssen einen großen Umweg fahren, um die jenseits liegende Wake, in welcher sich der Bär befindet, zu erreichen. Von weitem sehen wir, wie er ganz hart am Eisrand ruhig entlang schwimmt. Ich habe immer noch die Hoffnung, daß der Bär beim Anblick des Schiffes wieder aufs Eis steigt, um ihn aufs Blatt schießen zu können, er bleibt aber im Wasser. Wir kommen auf fünfzig Schritt heran und sehen, wie das kapitale Haupt am Eisrand entlang zieht. Auf den Schuß bleibt der Bär verendet im Wasser liegen. Er wird am Mast hochgezogen. Es ist der stärkste Bär, der bis jetzt zur Strecke gekommen ist, er wiegt etwa zehn Zentner; die Nörweger schätzten das Alter auf fünfzehn Jahre. Vom Kopf bis zu den Hinterläufen mißt er vier Meter. Die Decke ist nicht so schön im Haar, wie bei den jüngeren Bären, sie hat viele Narben, aber die Branken sind ganz gewaltig.

Kapitän Kriete ruft mir „Waidmannsheil!“ zu, er freut sich, daß mir dieser „Bulle“ vor die Büchse gekommen ist. Wir haben später die abgespeckte Haut ausgebreitet: das ganze Vorderdeck wurde damit bedeckt. Ich könnte zu Hause mein Jagdzimmer fast in seiner ganzen Fläche damit auslegen! Ich habe aber den Plan, diesen Bären als Bruststück mit den Vorderbranken präparieren zu lassen, weil ich glaube, daß diese seltene Trophäe dadurch am besten zur Geltung kommen wird.

Von weitem sehen wir den „August“ vor Anker liegen. Da wir uns zur Ruhe begeben wollen, fahren wir hin und werfen fünfzig Schritt daneben den Eisanker aus.

★

Wir sitzen gerade in der Messe, um unsere Storkobben und meinen Hauptbären mit Wisky und Soda totzutrinken, als Alfred erscheint.

„Herr Doktor, oben ist ein Norweger vom „August“, er hat fürchterliche Zahnschmerzen und fragt, ob Sie ihm den Zahn ziehen können.“

Unser Doktor wird etwas verlegen:

„Ich bin ja kein Zahnarzt, aber wenn Sie eine Zange an Bord haben, will ich versuchen, den Zahn herauszuziehen!“

„Ich habe eine Zange in meiner Bordapotheke!“ sagt der Kapitän und bringt aus seiner Kabine eine kleine vernickelte Flachzange herbei.

„Die ist ja viel zu klein!“ meint der Doktor, „damit kann man die Haut bei einer offenen Wunde festhalten, aber doch keinen Zahn ziehen!“

„Ich habe eine größere Zange unten im Maschinenraum!“ sagt Walter. Geht und bringt eine 30 cm lange schwarze Schlosserzange an, mit welcher er sonst die Schrauben an seinem Diesel festgezogen hat. Unser Doktor betrachtet lange dieses Ungetüm einer Zange und meint:



Die Decke des Hauptbären

„Damit kann ich den Zahn herauskriegen; machen Sie sofort kochendes Wasser, ich desinfiziere sie!“

Der arme Norweger sitzt stöhnend oben auf der Steuerbrücke. Nach einer Viertelstunde ist dann alles so weit, daß die Operation beginnen kann. Ein Glück, daß ich nicht zuzusehen brauche!

Nach einer Weile kommt unser Doktor mit seiner Riesenzange wieder an. „Es ging nicht“, sagt er, „als der Norweger die Zange sah, war auf einmal

das Zahnweh vorbei. Außerdem war der Zahn so kurz, daß ich ihn gar nicht hätte fassen können!“

Wir haben noch viel gelacht über diesen mitternächtlichen Vorfall und genehmigten erst recht noch einen Whisky mit Soda.

★

Als ich morgens an Deck komme, war Nebel und Regen, man konnte keine dreihundert Meter weit sehen. Wir vertreiben uns die Zeit mit Gewehreinigen und Abbalgen unserer Vögel. Es ist eine Heidenarbeit, so einen trügnigen, im Fettpolster liegenden Eissturmvogel tadelfrei abzubalgen und einzusalzen. Schon im Weltkrieg hatte ich mir im Abbalgen von Vögeln eine gewisse Fertigkeit angeeignet. Damals hatte ich die in Kurland geschossenen Birkhähne, auch einige Blauraken und Brachvögel, selbst abgebalgt und die Bälge mit der Feldpost an den Präparator geschickt; sie stehen heute noch tadellos erhalten in meinem Jagdzimmer.

Gegen 11 Uhr vormittags kommt ein Norweger vom „August“ herüber und meldet, daß ein Eisbär kommen würde, wir sollten ihn schießen. Dr. von Gamrat machte sich gleich fertig. Der Bär war etwa dreihundert Meter entfernt und zog ruhig an unseren Schiffen vorbei. Olsen ging aufs Eis, legte sich auf den Bauch und bewegte die Hinterläufe in der Luft, eine Robbe markierend. Der Bär blieb tatsächlich stehen, sicherte lange zu uns herüber, zog aber dann



Der Bär zog ruhig an unserem Schiff vorbei

ruhig mit hocherhobener Nase weiter. Die beiden Schiffe kamen ihm jedenfalls nicht sehr vertrauenerweckend vor. Wir konnten ihn lange mit den Augen verfolgen und sahen noch, wie er ins Wasser ging.

Kapitän Kriete legte sofort ab und fuhr ihm nach. Bald darauf konnte ihn der Doktor mit Kopfschuß im Wasser schießen.

Die Norweger machen sich nicht viel aus der Jagd auf Sommerbären und lassen sie laufen, soweit sie sie nicht zu ihrer Verpflegung brauchen. Sie erzählten uns, daß sie nur dreißig Kronen für eine Bärendecke erhielten, und



Kurt, der Schiffsjunge

deshalb die ganze Arbeit mit dem Abhäuten, Abspecken und Einsalzen nicht lohnend sei. Sie betreiben hauptsächlich den Robbenfang, wobei sie viel leichter Massenstrecken erzielen können. — Es ist deshalb kein Wunder, wenn es in dieser Gegend so viele Eisbären gibt.

Bei strömendem Regen und spiegelglatter See machten wir gegen Abend vierzig Kilometer östlich von Victoria Island an einer Eisscholle fest. Während der übliche Abendskat gedroschen wurde, war Kurt nebenan in der Küche mit dem Reinigen des Herdes beschäftigt. Ich hörte ihn dort lange herumklappern, weil ich neben der Türe saß.

Heinrich war schon in seiner Kabine und saß dort auf dem schmalen Bänkchen unterm Bullauge, seine Zigarre rauchend und acht Wochen alte Zeitschriften und Zeitungen lesend. So genoß der gute Heinrich allabendlich seine wohlverdiente Ruhe. Ich hatte immer das Gefühl, daß dieser alte Seefahrer glücklich und zufrieden war, wenn er die Abendstunden in seinem Eckchen in der engen Kabine ungestört verbringen konnte. Der alte Herr war nie zu be-

wegen, an Land zu gehen; ich habe ihn während der sechs Wochen dauernden Reise nur an Bord gesehen.

„Was soll ich an Land“, sagte er mir, „ich habe hier an Bord alles: Meine Küche, meine Arbeit und abends meine Ruhestunde in der Kabine, mehr brauche ich nicht!“

„Meine Frau hat sich schon oft beschwert“, erzählte er mir, „daß ich ihr so wenig schreibe. Kürzlich schrieb sie mir: Heinrich, Du fährst wochen- und monatelang im Eismeer herum, ihr erlebt Abenteuer, schießt Robben und Eisbären und Du schreibst mir dann nur ein paar Zeilen!“

„Liebe Frau!“ hat Heinrich geantwortet: „was soll ich Dir erzählen, es ist ja immer dasselbe; das Eis, das Meer, die Eisbären und die Robben!“

Heinrich wüßte also über eine Jagdexpedition in der Arktis nicht viel zu erzählen.

Kurt hatte seine Herdreinigung offenbar beendet und wollte Feuer machen; allmählich drang beißender Rauch aus der Küche durch die Türspalte und Bretterwand in unsere Messe, den ganzen Raum vernebelnd; unsere Skatbrüder droschen aber unbekümmert weiter. Ich mache die Küchentür auf, um festzustellen, was passiert ist. Eine schwarze Rauchwolke schlägt mir entgegen. Da steht der arme Kurt in dickem Qualm und hantiert verzweifelt an seinem Küchenherd herum; inzwischen ist der Rauch bis in die Kabine von Heinrich vorgedrungen. In seiner Ruhe gestört, und wissend, daß in seinem Heiligtum, der Küche, etwas nicht stimmt, kommt er wütend durch die Messe gesaust und reißt die Küchentür auf:

„Mach'ste daß du 'rauskommst, du saudummes Luder!“ zischte er Kurt an und verschwand bei ihm in dem dicken Qualm. Ich hatte Heinrich niemals so wütend gesehen; noch eine ganze Weile rumorten die beiden in der verqualmten Küche herum, bis sich schließlich der Fall klärte: Kurt war ganz schuldlos, weil der Ruß im Kamin herabgefallen war und den Abzug verstopfte.

Menschliche Tragikomödie im Eismeer!

★

Am nächsten Morgen wird der Motor schon um $\frac{1}{27}$ Uhr angeworfen. Das ist immer das Zeichen zum Aufstehen. Große Toilette kann man nicht machen; meistens bleibt es beim Zähneputzen, welches an Deck erledigt wurde. Welch herrliche Luft, als ich morgens ins Freie trete, ringsum spiegelglatte See; in der Ferne riesige Eisberge; soweit das Auge reicht, Eis, Eis und wieder Eis!

Der Kapitän nahm direkten Kurs nach Osten; stundenlang durchschnitt das Schiff die glatte See zwischen den Eisfeldern.

Im Laufe des Vormittags kamen mehrere Storkobben zur Strecke. Nachmittags wurde eine endlos sich ausdehnende, grün schimmernde Eiswand am



Stundenlang durchschnitt das Schiff die glatte See

östlichen Horizont sichtbar: Die Küste von Franz-Josephs-Land. Auch diese Inselgruppe ist wie alles Land in der Hocharktis vollkommen vergletschert. Es wäre ohne weiteres möglich gewesen, dahin zu kommen. Kapitän Kriete wagte aber nicht, noch weiter zu fahren, weil er befürchtete, in russisches Hoheitsgebiet zu geraten. Auch die Norweger rieten ab, weil die Russen keine fremden Schiffe in ihren Gewässern dulden und sie nach Archangelsk mitnehmen. Herr Köhnke geriet auf einer seiner Arktisreisen einmal in die Hände der Russen; er wurde wochenlang festgehalten und seine ganze Photoausrüstung konfisziert. „Die Russen warten ja nur auf uns“ sagte Kapitän Kriete, „sie wissen ganz genau, daß wir uns hier oben herumtreiben!“

Als ich auf dem Vorderdeck stehe und mit dem Glas diese weltentlegene Landschaft betrachte, sehe ich dreihundert Meter vor dem Schiff einen Eisbären ruhig durch das spiegelglatte Meer schwimmen. Als wir näher kommen, erkenne ich einen geringen Bären, den ich mit Kopfschuß strecke. Er ist wunderschön im Haar. So habe ich im Angesicht von Franz-Josephs-Land meinen sechsten Eisbären selbst ausgemacht und zur Strecke gebracht.

Gegen Abend nähern wir uns wieder Victoria-Insel von Osten. Ein Eisbär wird gemeldet. Es ist wieder ein „sturer Bulle“, der aber beim Anblick des Schiffes schon auf dreihundert Meter die Flucht ergreift. Es ist mir auf-

gefallen, daß starke Bären selten aushalten, weil sie offenbar schon öfters unangenehme Erfahrungen mit den Fangschiffen gemacht haben. Mit langen fördernden Schritten flüchtet der Kapitale übers Eis, dabei oft zurückäugend; man sollte es nicht für möglich halten, mit welcher Leichtigkeit, Geschwindigkeit und Gewandtheit dieses schwere Wild sich fortbewegt. Am jenseitigen Eisrand geht der Bär in etwa achthundert Meter Entfernung ins Wasser. Der Kapitän versucht, die Scholle zu umfahren; das Schiff gerät aber in dicht liegende Eisschollen und wird trotz Anwendung der vollen Motorkraft aufgehalten; jetzt bleiben wir in dem Schollengewirr ganz stecken und müssen uns zuerst wieder rückwärts herausmanövrieren. Als wir dann endlich die breite Wake erreichen, welche der Bär angenommen hatte, sehen wir, daß er sie quer durchronnen hat und jenseits wieder aufs Eis geht. Mit höchster Fahrt eilen wir dorthin. Zu spät! Der Bär hat Festeis erreicht, auf sechshundert Meter Entfernung sehen wir ihn nach dem Innern flüchtig weitergehen.

★

Wieder werden zwei Eisbären aus der Tonne gemeldet; das Schiff hält vor einer unübersehbaren Eisfläche; wir können aber keine Bären entdecken. Lange Beratung zwischen Fangleiter Olsen und dem Kapitän. Die Bären sollen sehr



Ein Toroß

weit entfernt sein und im Lager liegen. Der Kapitän entschließt sich, die Bären auf dem Eis angehen zu lassen.

„Herr Rehfus“, ruft er mir zu, „jetzt können Sie mitgehen übers Eis!“

Gott sei Dank, mal was anderes, dachte ich. Mit Freuden gehe ich da mit. Ich mache mir wirklich nichts mehr daraus, die Bären im Wasser totzuschießen. Außerdem hatte ich schon sechs Bären geschossen, so daß ich mir die Frage vorlegte, was ich wohl mit den vielen Bärendecken anfangen soll; ich kann doch nicht die ganze Wohnung damit auslegen und als Bruststück präpariert, kommen höchstens zwei in Frage.

Aber die seltene Gelegenheit, einen Bären auf dem Eis anzugehen, wollte ich nun nicht verpassen. Ich zog schleunigst meine hohen Gummistiefel an und ging mit Alfred die Strickleiter hinab aufs Eis. Der Fangleiter in der Aussichtstonne wies uns die Richtung, in welcher der eine Bär liegen sollte.

Ein Marsch über das Polareis ist keine Kleinigkeit. Es gibt wohl keinen gefährlicheren Boden, auf den der Mensch seinen Fuß setzen kann, als das Polareis. Wer da glaubt, man könnte auf den Eistafeln Schlittschuhe laufen oder bequem spazieren gehen, befindet sich in einem großen Irrtum.

Alfred hatte außer seinem Mausergewehr einen langen Stock mit, mit dem er fortwährend vor sich die Festigkeit des Eises prüfte. Eisspalten von zwei und drei Meter Breite mußten überquert oder weit umgangen werden und oft wateten wir bis über die Knie durch breite Wassergräben. Fortwährend bricht der Fuß durch den verharschten Schnee, manchmal trägt die Schneekruste, aber plötzlich bricht man bis zu den Knien ein und steht im Wasser. Am schlimmsten sind die Stauwälle, welche man überschreiten muß. Sie sind tief überschneit, der Schnee ist geschmolzen, dann wieder gefroren, so daß die Schneeschicht oft trägt. Auf einmal bricht man ein und sitzt bis unter die Arme in einem Eisloch. Befindet sich darunter vielleicht noch eine Eisspalte, so kann man rettungslos unterm Eis verschwinden. Aus diesem Grund soll man nie allein über das Eis gehen. Es kann auch passieren, daß sich hinter einem Eiswall ein schlafender Eisbär befindet, der aufgeschreckt plötzlich annimmt; auf jeden Fall heißt es die Ohren spitzen!

Streckenweise konnten wir auf ebenem Eis bequem vorankommen. Viele Süßwasserpfüten mußten durchquert oder weit umgangen werden; manche waren hundert und zweihundert Meter breit; man erkennt sie schon von weitem an ihrer schönen, klaren, blauen Farbe. Dieses Wasser ist ganz weich und vollkommen keimfrei.

Wir erkannten jetzt den einen Bären in etwa achthundert Meter Entfernung, wie er vor einem Stauwall saß; der Wind war gut, aber von einem Anpirschen konnte keine Rede sein, weil das Geräusch in dem verharschten Schnee zu stark war. Als wir uns auf fünfhundert Meter Entfernung genähert hatten, erhebt sich

der Bär und kommt langsam gerade auf uns zu. Vielleicht hat er uns eräugt und glaubt, es gibt was zu futtern. Die „Sachsen“ liegt weit hinter uns und sieht aus wie ein winziges Ruderboot. Wir stehen allein auf der weiten Eisfläche und glauben, in die Unendlichkeit zu wandern. Nirgends habe ich die Einsamkeit stärker empfunden, als auf diesem Marsch.

Der Bär kommt uns immer näher; wir halten an und sehen im Glas, wie er ganz vertraut vor sich hintrottet, manchmal bleibt er stehen, hebt die Nase hoch und prüft den Wind.

Da, jetzt setzt er sich in Troll, die Entfernung beträgt nur noch dreihundert Meter.

„Alfred, legen Sie sich hin, nehmen Sie Deckung, der Bär läuft uns direkt in die Büchse!“

Aber Alfred, der zwanzig Schritt vor mir hergeht, hört nicht auf mich; als er sieht, daß der Bär auf uns zukommt, erfaßt ihn die Jagdpassion und wild mit dem Gewehr in der Luft fuchtelnd, springt er gegen den Bären vor. Was er sich dabei gedacht hat, ist mir heute noch nicht klar. Der Bär verhofft, macht kehrt und geht flüchtig ab.

„Wir treiben ihn gegen das Schiff“ meint Alfred, „ich umgehe ihn in großem Bogen, bleiben Sie so lange hier!“

Ich war verärgert, daß er mir den so schön anlaufenden Bären vergrämt hat. Diese Polarjäger verstehen ihr Handwerk sonst sehr gut, aber in jagdlicher Hinsicht gibt es für sie noch viel zu lernen. Es ist für sie selbstverständlich, den Bären, wenn er auf dem Eis angetroffen wird, ins Wasser zu jagen, weil er vom Schiff aus leichter zu erlegen ist; man erspart sich damit gleichzeitig den kilometerweiten Transport der zentnerschweren Haut.

Alfred ging in weitem Bogen um den Bären herum und tatsächlich gelang es ihm, ihn nach einstündiger Verfolgung an die Eiskante zu treiben. Der Bär ging dort ins Wasser und gleich darauf sehe ich, daß sich die „Sachsen“ in dieser Richtung in Fahrt setzt. Für Herrn von Gamrat war es jetzt leicht, dem Bären von Bord aus auf den Kopf zu schießen.

Wir suchten nun den zweiten Bären auf, der uns aber schon von weitem eräugt hatte und flüchtig abging. Es war ein mittlerer Bär. Sigurd kam jetzt noch aufs Eis. Als der Bär bei ihm durchbrechen wollte, ging er mit lautem Geschrei auf ihn los, mit dem Erfolg, daß der Bär jetzt direkt auf unser Schiff zuflüchtete, welches am Eisrand lag. Die Matrosen hatten sich an Bord schon mit Gewehren bewaffnet und eröffneten ein wahres Schnellfeuer auf den flüchtigen Bären. Von weitem konnte ich beobachten, wie er getroffen, sich blitzschnell im Kreise drehte, und dann verendet zusammenbrach.

Obwohl diese Jagd für mich mit negativem Erfolg endete, war sie ein einzigartiges Erlebnis. Es ist für einen Jäger doch ein anderes Gefühl, wenn er

wehrhaftem Raubzeug frei gegenübertreten kann, als wenn er dem im Wasser rinnenden, völlig wehrlosen Wild vom sicheren Schiff aus auf zwanzig Meter in den Kopf schießen kann.

„Den nächsten Eisbären schießt Herr Schreiber!“ rief uns der Kapitän von der Brücke aus zu.

Unser Kunstmaler hatte schon früher den Wunsch geäußert, bei Gelegenheit einen Bären schießen zu können. Obwohl er Nichtjäger war, seit dem Weltkrieg kein Gewehr mehr in der Hand gehabt hat und sich auf dieser Reise



Alfred, der Bootsmann

nur künstlerisch betätigen wollte, hatte er doch den Wunsch, seiner Frau die Decke von einem selbsterlegten Bären mitzubringen; zumal er sah, wie einfach es war, einem im Wasser befindlichen Bären auf den Kopf zu schießen. Wir verstanden durchaus den Wunsch unseres Kameraden. Herr von Gamrat stellte ihm auch bereitwilligst seine Fernrohrbüchse zur Verfügung.

Es dauerte nicht lange, da wurde ein jüngerer Bär im Wasser gemeldet; also gerade recht für Herrn Schreiber. Er und der Doktor standen vorn am Bug; ich war auf der Brücke, um die ganze Jagd mit dem Kino festzuhalten. Der Bär schwamm jetzt dreißig Schritt vor dem Schiff her; Herr Schreiber geht in Anschlag, schießt aber nicht, weil er den Bären offenbar nicht ins Fernrohr bekommen kann. Er zielt und zielt, der Bär schwimmt jetzt unmittelbar vor dem Bug! „Bumm!“ Aber der Schuß geht vorbei. Der Bär schwimmt jetzt hart an der Bordwand entlang. Alfred springt mit dem Mauser hin und schießt ihm senkrecht von oben in den Kopf; der Bär treibt nach hinten, kommt aber in den Sog des Propellers, verschwindet unter Wasser und gerät in die Schiffs-

schraube; dreißig Meter hinter dem Schiff erscheint er wieder an der Wasseroberfläche. Mit Hilfe des Ruderbootes wird er an ein Seil befestigt und heringeholt; er sieht aber schlimm aus. Es sind nur noch Teile eines Bären, sämtliche Knochen sind zerschlagen und der Kopf zertrümmert. Eine Keule hängt nur noch an einem Hautfetzen. Schade! Die Decke ist völlig zerrissen und wertlos.

Herr Schreiber hatte zu allem Pech noch ein böses Andenken abbekommen. Bei Abgabe des Schusses stieß ihm das Fernrohr ins Gesicht, über dem Auge eine große Wunde schlagend. Unser Doktor hatte ihn aber so vorzüglich verpflestert, daß er nach einigen Tagen seiner Arbeit wieder nachgehen konnte.

Diese Jagd war eine einzige Pechserie! Es hat nicht sollen sein!

★

Gegen Abend ankern wir bei nebligem Wetter an einer Eisscholle, müssen aber am nächsten Morgen den Ankerplatz eiligst verlassen, weil sich das Eis wieder zusammenzieht. Bei nebligem Wetter ist das immer eine unheimliche Sache, weil man nicht sehen kann, in welcher Richtung sich offenes Wasser befindet. Gegen 10 Uhr treffen wir unseren „August“ wieder, der an einer Eisscholle ankert.

Um 2 Uhr ist schon wieder Alarm.

„Das Eis kommt!“ Wir sehen, wie die Matrosen des „August“ in größter Eile den Eisanker einholen und wegfahren. Auch wir verlassen schleunigst unseren Ankerplatz. Wir wissen, wenn es die Norweger mal eilig haben, ist ganz bestimmt Gefahr in Verzug. Sie haben dafür einen fabelhaften Instinkt.

Den ganzen Nachmittag fahren wir im Nebel hinter dem „August“ her und gehen mit ihm am Eis vor Anker. Nach zwei Stunden wieder Alarm. Wir nehmen Kurs südwest und erreichen bald offene See. Gegen 11 Uhr abends ankert der Kapitän an einem einsam treibenden Eisberg, dessen Oberkante gerade mit der Reeling abschneidet. So haben wir wenigstens diese Nacht unsere Ruhe.

Sturmfahrt nach Nordostland

Morgens fahren wir mit südwestlichem Kurs weiter; es ist immer noch dichter Nebel, man sieht keine hundert Meter weit. Der Kapitän will im Verfolg seines Programms zunächst die Jagd abbrechen, um an die Ostküste von Nordostland zu fahren. Von dort will er versuchen, Spitzbergen im Norden zu umfahren, um in die Hinlopenstraße zu kommen.

Es ist denkbar langweilig an Bord, an Deck sieht man nichts und friert, also ist es am besten, man legt sich in die Kabine und schläft, denn lesen kann man nicht, weil alles zittert. Nach einigen Stunden bin ich wieder beim Kapitän auf der Brücke und starre mit ihm in den grauen Nebel hinein. Stundenlang fährt so das Schiff; man sieht nichts als Wasser und Nebel; es ist zum Gähnen. Vermutlich fährt der Kapitän ohne genaue Position, denn seit Tagen haben wir kein Land und keine Sonne mehr gesehen.

Da sehen wir, wie sich vor uns plötzlich der Nebel verdunkelt und im nächsten Moment erscheint wie ein Gespenst eine gelbgrüne, wild zerrissene hohe Eiswand. Der Eindruck der plötzlichen Gefahr war ungeheuerlich, ich war wie gelähmt vor Schreck.

Der Kapitän ruft „Oha!“ stellt schnell den Motor ab, schaltet um auf Rücklauf, aber o Schreck! der Motor springt nicht mehr an.

„Lat den Motor loopen!“ brüllt er in das Sprachrohr zum Maschinenraum hinunter, aber der Motor springt nicht an. Der Steuermann reißt das Ruder herum und nun fährt das Schiff auf dreißig Meter Entfernung an der unheimlichen Eiswand entlang.

Ich atme auf und blicke an dem Ungetüm empor; weiß, gelb und grün schimmert es aus den zerrissenen Spalten. Wie eine wild verzerrte Grimasse steht die Eiswand neben dem Schiff; mir kommt es vor, als ob uns der kalte Tod angrinsen würde. Daneben erscheint das Schiff wie ein kleines Spielzeug.

„Das ist Kwitö!“ sagt der Kapitän ruhig, „es ist noch einmal gut gegangen!“

Tatsächlich sind wir im Nebel direkt auf die vereiste Ostküste von Kwitö zugefahren, ohne zu ahnen, wo wir uns befanden. Es hätte auch anders ausgehen können. Hätte der Kapitän nicht so scharf aufgepaßt oder den Motor nicht rechtzeitig gestoppt, wir wären in voller Fahrt auf die Eiswand gefahren und zerschellt. Wie leicht hätte das Schiff, so dicht an der Küste, auf einen unsichtbaren Felsen auffahren können. Es ist nicht auszudenken, wie wir geendet hätten.

Vor der Insel Kwitö haben wir jetzt Respekt bekommen; überall lauert hier der Tod! Dieses Land bekämpft mit mörderischen Waffen — Eis, Sturm, Nebel und Kälte — jeden Eindringling und sucht ihn zu vernichten.

Die anderen Teilnehmer haben von dem Vorfall gar nichts bemerkt, sie lagen im Bett. Unser Doktor war erstaunt und erschrocken, als ich ihm aus dem frischen Erleben heraus berichtete. Als die Herren nach oben kamen, war die „Sachsen“ schon wieder in Fahrt mit Kurs nach Norden.

★

Wir umfuhren die Ostspitze der Insel und dann ging es um 1 Uhr nachmittags mit nordwestlichem Kurs weiter.

Inzwischen ist starker Sturm aufgetreten, wir gerieten in schweren Seegang von Steuerbord und nun war es mit der Gemütlichkeit wieder aus; eine tolle Schaukelei begann. Ich stand mit dem Steuermann Henry oben auf der Brücke und beobachtete, wie die Brecher über das Vorderdeck schlugen. Die armen Eisbären in ihren Käfigen wurden dieses Mal tüchtig gewaschen; obwohl die Käfige mit Decken verhangen waren, war es nicht zu vermeiden, daß von der Seite und von unten das Wasser hineinschlug. Unser Schiff lag oft bedenklich auf der Seite und wenn im gleichen Moment noch ein Brecher donnernd darüberging, so glaubte man, jetzt muß es kentern. Es sah so aus, als ob einer, der umfallen will, zum Nachdruck noch einen Tritt versetzt bekommt. Aber nichts ist passiert, wie ein Stehaufmännchen richtet sich die „Sachsen“ immer wieder auf.

Ich ging nach unten in die Kabine; es war aber keine Kleinigkeit, in dem rollenden Schiff die schmale Stiege hinab und durch den engen Korridor zu gehen. Es erforderte turnerische Leistungen, sich aufrecht zu halten. In der Kabine sah es toll aus. Alles war vom Tisch gefallen, die Schubladen waren herausgerutscht: Wäsche, Photoapparate, Stiefel, Kleider und Patronen, alles lag durcheinander am Boden herum und rutschte dort mit jeder Schiffsbewegung gemeinsam hin und her. Herr Ebener lag, in sein Schicksal ergeben, stöhnend im Bett und klammerte sich dort mit allen Vieren fest.

Was tut man nicht alles, um einen Eisbären zu schießen!

„Sie haben recht“, bestätigte er mir, „die Eisbären sind teuer erkauf!“

Im Bett hatte ich es nicht lange ausgehalten. Einmal stand man fast senkrecht auf den Füßen und gleich darauf auf dem Kopf. Die Kleider an der Tür hingen bei jeder seitlichen Schiffsbewegung wagrecht in die Kabine herein. Alles stand auf dem Kopf! Beim Heraussteigen aus der Bettlade heißt es Vorsicht. An jeder Kante muß man mit Gewalt festhalten. Ich hatte mir einmal an der gegenüberliegenden Wand beinahe den Schädel ingerannt, als ich mir gerade die Hosen anziehen wollte.

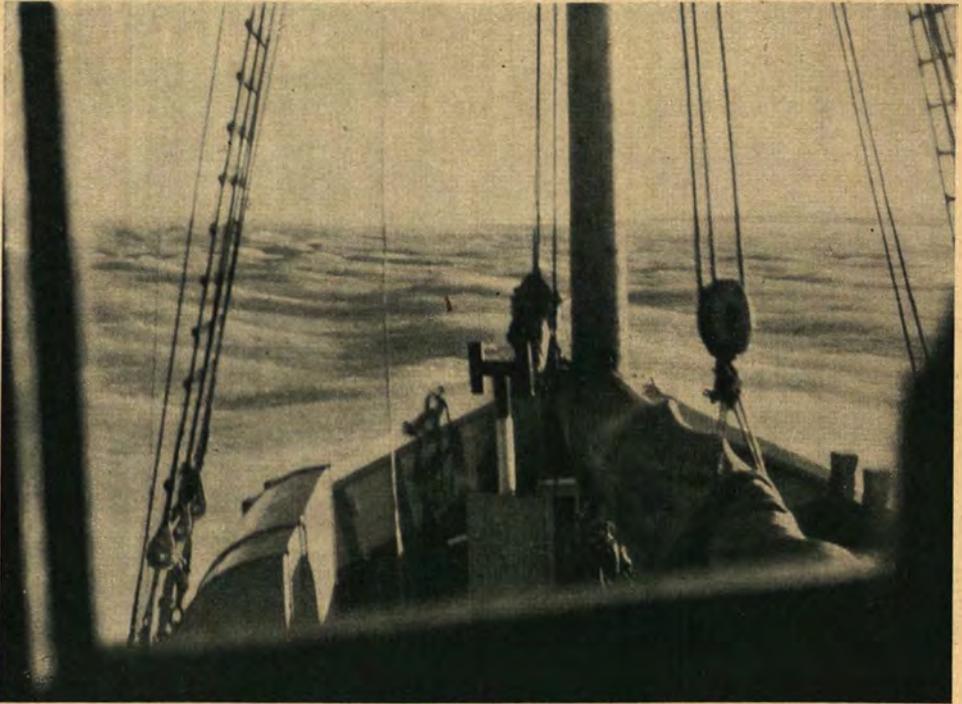


Kapitän Kriete mit Purzel

4 Uhr nachmittags kamen wir wieder in Treibeis; obwohl der Sturm ununterbrochen mit Windstärke 6 pfiff, war die See ruhiger geworden, denn im Eis glätten sich die Wellen. Abends ankern wir bei Sturm an einer Eisscholle, um die Nacht in Ruhe verbringen zu können. Das Schiff fängt aber in der Dünung an, gegen die Scholle zu bocken, so daß sich der Kapitän entschließt, das Schiff zwischen den Eisschollen ruhig treiben zu lassen.

Am nächsten Morgen, den 14. August, stellt er die Position fest: Wir sind mit der Trift während der Nacht fünfzig Kilometer nach Norden gekommen. So schnell wandert oft das Eis. Wir befinden uns nordwestlich von Kwitö und fahren mit südlichem Kurs weiter. Nachdem sich herausgestellt hat, daß die Eisverhältnisse im Norden von Spitzbergen ungünstig sind, will der Kapitän das Nordostland im Süden umfahren, um von dort aus in die Hinlopenstraße zu kommen:

Schwere Dünung aus Süden kommt uns heute entgegen; wir fahren dem gebrochenen Packeisrand entlang und sehen, wie sich die Dünung an den Eis-



Sturm bei Nordostland

tafeln bricht. Das ganze Eis ist in wilder Bewegung, ein Bild, wie es für eine Filmaufnahme nicht besser gedacht werden kann.

12 Uhr mittags passierten wir steuerbord die Insel Storö. Der südliche Teil der Insel ist vollständig vereist und befindet sich, wie Kwitö, unter einem einzigen Gletscher, der nach der Küste zu steil abbricht. Nur im Norden der Insel ist eine eisfreie Spitze, auf welcher die Norweger zum Fuchsfang überwintern. Eine Fanghütte soll sich dort befinden.

Nach mehreren Stunden sehen wir steuerbord in dreißig Kilometer Entfernung die Küste von Nordostland. Bei südwestlichem Kurs entsteht starker Sturm. Die schwere See kommt mit weißen Schaumkronen von steuerbord angerollt und die tolle Schaukelei beginnt von neuem. Der Sturm wird orkanartig, die Sturzseen fegen in waagrechtter Linie über Bord. Der Kapitän zieht vor, näher an die Küste heranzufahren, um in ruhigeres Wasser zu kommen. Es nützt aber nichts! Windstärke 9—10 wird im Schiffstagebuch vermerkt. Die herankommenden Wogen werden oben wie von einem Zerstäuber abgeblasen. Es ist ein einziger Strom von Gischt, soweit das Auge reicht. Inzwischen leuchtet das Meer wie durchsichtig smaragdgrün auf; ich habe noch niemals eine so rätselhafte, märchenhafte Meeresbeleuchtung gesehen, wie hier in der

aufgewühlten See des Nordostlandes. Es gelingt mir, von diesem seltenen Naturschauspiel einige gute Filmaufnahmen von der Brücke aus zu machen. Zwei Matrosen halten mich fest, dann wird das Fenster geöffnet und bevor der nächste Brecher kommt, muß die Aufnahme beendet sein. Trotzdem ist mir der wertvolle Apparat einmal ausgerutscht und hart auf den Boden gefallen; ich dachte: jetzt ist er kaputt! Der Rand des Objektivs wurde dabei eingedrückt, aber sonst ist kein Schaden entstanden; der Mechanismus lief nach wie vor einwandfrei. Gewiß eine gute Referenz für die Firma Zeiß.

Nach Ablauf einer langen Sturmfahrt ist jeder Beteiligte gründlich erledigt, und zwar sowohl geistig als auch körperlich. Der ununterbrochene Zwang, den Körper auf der schiefen hin- und herschwankenden Ebene aufrechtzuhalten, strengt an und ermüdet stark. Man kann ja nirgends gerade stehen, überall muß man sich festhalten, nirgends kann man ruhig sitzen und auch nicht liegen, denn fortwährend rutscht der Körper hin und her. Wir sahen aus wie zerzauste Hühner, die man in einem Korb durcheinandergeschüttelt hat.

Auf dieser Sturmfahrt hatte ich Gelegenheit, den Eissturmvogel zu beobachten. Es ist erstaunlich, wie er gegen orkanartigen Sturm anfliegt. Ohne jeden Flügelschlag hält er sich in der Luft und bewegt sich dabei langsam auf und ab gegen den Sturm. Man glaubt, hier geht etwas nicht mit rechten Dingen zu und eine geheimnisvolle Kraft saugt den Vogel gegen den Sturm.

Die Gewalt eines Orkans ist ungeheuer; die Wassermassen werden, wie aus einem Geschütz, waagrecht über das Deck geschossen. Jeder Mensch, jeder Gegenstand wird weggeblasen wie ein Stück Papier. Ein Eisbärenkäfig, mit seinen beiden zentnerschweren Insassen, wurde vom Sturm von seiner Verankerung losgerissen und umgeworfen wie eine Zigarrenkiste. Und hier fliegt ein Vogel, ohne jede Flügelbewegung, scheinbar allen Naturgesetzen zuwider, gegen den Orkan an. Ich konnte diese wunderbare Erscheinung kaum fassen. Hier zeigt die Natur als Konstrukteur eine Spitzenleistung und beweist ihre geistige und technische Überlegenheit dem Menschen gegenüber. Sie übertrifft an Erfindungsgabe die menschliche Weisheit und immer wieder denkt der Naturbeobachter an das Walten einer höheren göttlichen Intelligenz.

Ich habe beobachtet, wie der Vogel die Luftströmung hinter den anlaufenden Wogen ausnützt, um voranzukommen, denn der über die Wogenkämme fegende Sturm bildet in dem dahinter liegenden Wellental eine genau entgegengesetzte Luftströmung. Diese nützt der Vogel aus, um voranzukommen; am Wellenberg angekommen, läßt er sich vom Sturm hoch in die Höhe heben, um gleich darauf in das folgende Wellental hinabzugleiten. Daher auch das fortwährende Auf- und Abfliegen.

★

Ich bin oft gefragt worden, ob ich nicht seekrank geworden sei: Nein! Gott sei Dank! Wer in dieser Beziehung nicht einigermaßen firm ist, soll von einem Robbenschläger lieber weg bleiben, denn sonst wird ihm der Aufenthalt zur Qual.

Einer unserer Teilnehmer war sehr empfindlich, schon gegen geringfügige Schwankungen des Schiffes; er konnte sich nur dadurch helfen, daß er sich während der Dauer des Seeganges ins Bett legte. In liegender Stellung war die Schaukelei für ihn erträglich.

Eine Sturmfahrt dauert aber oft nicht nur zwei oder drei Stunden, sondern, wie es auf der Rückreise vom Isfjord nach der Bäreninsel der Fall war, sechs- unddreißig Stunden lang. Es ist keine Kleinigkeit, so lange in einer engen, schaukelnden Kabine, in einem schmalen harten Bett, bei dichtverschlossenen Bullaugen, schlechter Luft und fürchterlichem Radau zuzubringen. Ich kann mir vorstellen, daß zwei Tage Zuchthaus leichter zu ertragen sind.

In der Messe ist es mir mehrere Male schlecht geworden, es hatte oft gerade gereicht, das Essen einzunehmen, dann mußte ich schleunigst nach oben an die frische Luft. Ich hatte herausgefunden, daß der Essen- und Bratgeruch in der Messe bald Übelkeit zur Folge hatte; aber sobald ich wieder frische Luft atmen konnte, war alles wie weggeblasen. Auch das Hinlegen im Bett war ein wirkungsvolles Mittel, jede aufkommende Übelkeit sofort zu beseitigen. Ich zog aber immer vor, die Sturmfahrten an Deck mitzuerleben und hielt mich dann beim Steuermann auf der Brücke auf.

Heinrich hatte bei Seegang auch keinen leichten Stand; wie ein Seiltänzer hielt er sich vor seinem auf und ab schaukelnden Herd aufrecht. Und dann bei dieser Luft in dem engen Raum; denn die Tür nach dem Vorderdeck und und die Bullaugen mußten dicht verschlossen bleiben.

Einmal ist ihm ein Unglück passiert: Als er aus dem Backofen die Kartoffeln herausholen wollte, hakte sich oben auf der Herdplatte der Topf, gefüllt mit Kakao, aus und rutschte nach vorn herunter. Die kochende Flüssigkeit lief ihm über den Unterarm, eine böse Verbrennung verursachend. Ein Glück, daß wir einen Arzt an Bord hatten, der die schwere Brandwunde sofort richtig behandeln konnte. Verbrennung zweiten Grades wurde festgestellt. Trotz höllischer Schmerzen hatte Heinrich seinen Dienst in der Küche weiter versehen. Hut ab vor dem alten Herrn, der mit seinen sechzig Jahren treu und tapfer seinen harten Dienst versah.

★

Auf dem Vorderdeck war auch ein Ort, auf den man konnte, wenn man mußte.

Auf einem Robbenschläger ist das Wort „primitiv“ groß geschrieben und man kann nicht gut erwarten, daß ein Spülklosett vorhanden ist. Nur ein

Eimerchen stand darunter. Die Kabine war so beschaffen, daß ein sitzender Mensch genau hineingepaßt hat. Die Rückwand war gewölbt, wie bei einer Limusine, genau der sitzenden Körperform angepaßt; es war unmöglich, sich bei geschlossener Tür zu erheben. Wenn die Tür zu war, hatte man dann richtig das Gefühl: Jetzt bist du drin! Ein Glück, daß oben in der Tür drei Löcher gebohrt waren, zu welchen frische arktische Luft hereinströmen konnte.



Fangleiter Olsen

Ich war vom Weltkrieg her an manches gewöhnt, aber hier fand ich eine vollkommen neue Situation vor. Die Präliminarien und das Finale konnten nämlich nicht in der Kabine, sondern mußten zwangsläufig außerhalb auf Deck in coram publico erledigt werden. Es war wie in einem Theater: Die Zuschauer standen wie im ersten Rang oben auf der Brücke. Wenn man aber hundertmal dasselbe sieht, verliert auch die interessanteste Vorführung an Reiz, und so wurde mit der Zeit alles mit der größten Selbstverständlichkeit erledigt.

Unser Fangleiter Henry Olsen, der eine Figur, aber auch einen Appetit wie ein Walroß hatte, paßte in die enge Kabine gerade noch hinein; sie war dann richtig vollgepökelt. Olsen hatte aber die Angewohnheit, sich über die Gebühr lange und dann noch mehrfach am Tage in der Kabine aufzuhalten, so daß

schon öfters Beschwerde geführt wurde von solchen, die es eilig hatten. Vor Ablauf einer Viertelstunde kam er nicht wieder heraus. Kein Wunder, bei einem so gesegneten Appetit, wie ihn Henry entwickelte. Robbenleber war seine Leibspeise. Heinrich wußte genau, daß von einer zwölfpfündigen Robbenleber mindestens die Hälfte für Henry reserviert und zubereitet werden mußte. Ich habe einmal zugehört, wie eine ganze Pyramide gebratener Leber vor ihm aufgetischt wurde. Und dann fing er an zu essen — er aß! Unglaublich, was ein Polarjäger vertilgen kann! Als er dann fertig war, hatte man aber



„Das ist die Eiszeit!“

doch das Gefühl: Jetzt ist er satt! Er putzte sich dann den Mund ab, stand auf und sagte lächelnd: „Fin, fin!“

Ganz schlimm war es nun für denjenigen, der bei schwerem Seegang unser auf dem Vordeck so exponiert stehendes Kabinchen aufsuchen mußte.

Heinrich kam mal in diese Lage. In ununterbrochener Reihenfolge kamen die Brecher über Deck; es erschien unmöglich, auf dem rollenden Schiff, bei dem Tosen der Elemente, nach vorn zu kommen; dazu noch an den Bärenkäfigen vorbei. Zwei Bären hatten sich nämlich die Unart angewöhnt, jeden, der vorbeikam, mit wütendem Gebrüll zu erschrecken und mit ihren Vorderbranken blitzschnell zu den Freßlöchern herauszufahren. Da die Passage vor

den Käfigen sehr eng war, hatten sie den Matrosen schon mehrfach die Hosen zerrissen und Rißwunden an den Waden beigebracht. Auch den Purzel hatten sie einmal beinahe erwischt.

Also Gefahren für Heinrich hinten und vorn. Wir sahen oben von der Brücke, wie er sich für seinen unangenehmen Gang präparierte. Er wollte eine Pause zwischen zwei Brechern benutzen, um nach vorn zu springen; es war aber nicht leicht, den richtigen Moment zu wählen, denn oft kam die See zweimal hintereinander über Bord.



Nordostland, ein einziger Gletscher

Aber jetzt setzte er zum Anlauf an, die Hosen waren schon losgeknöpft, und als die nächste Woge über das Deck gegangen war, rannte er los, was die Beine hergeben konnten. Es war ein Wettrennen mit dem Tode. Vorbei an den gefährlichen Eisbären und dann schnell ran und rein in die schützende Kabine, bevor der nächste Brecher ankam. Heinrich kam auch glücklich vor, reißt schnell die Tür auf, aber welch ein Schreck: der dicke Olsen sitzt drin und lacht vergnügt heraus.

Schon kommt die nächste Woge über Deck, Heinrich konnte nur notdürftig hinter dem Mastbaum Schutz suchen; er stand wie geschlagen da und kehrte wie ein begossener Pudel in seine Küche zurück.

Gewiß, es war tragisch für ihn, aber für uns, die wir von der Brücke alles beobachten konnten, war der Vorfall so komisch, daß wir noch lange darüber lachen mußten.

★

Inzwischen sind wir der Küste des Nordostlandes bis auf einige Kilometer näher gekommen. Wir sehen eine endlose, senkrecht abstürzende Eisbarriere, kein Land dazwischen. Stundenlang fahren wir an dieser Eisfront entlang. Wilde Eisformationen, mit tausenden bizarrer Spitzen ragen in die Luft; man glaubt, von weitem eine riesenhafte Wolkenkratzerstadt zu sehen. Das ganze Land liegt von Norden nach Süden hundertdreißig Kilometer lang unter hohem Eis. Auf der ganzen Reise sahen wir nichts Gewaltigeres: Das ist kein Gletscher mehr, das ist die Eiszeit!

Vor dem Eisabbruch schwimmen majestätisch große Eisberge in einem Meer von kleinen Eisschollen; das sind die Trümmer der ununterbrochen kalbenden Gletscherfront.

Schade, daß der Kapitän nicht näher heranfahren kann, ich hätte das Schalten und Walten der größten Naturgewalten zu gern aus der Nähe beobachtet. Aber hier lauern zu viele Gefahren, obgleich die ganze Landschaft scheinbar in tiefstem Frieden vor uns liegt. Selten, daß ein Schiff in diese Gegend kommt, denn das Nordostland ist oft zehn Jahre und länger dauernd vom Eis blockiert.

Erst gegen 7 Uhr abends läßt der Sturm nach, das Wetter klärt auf, die See glättet sich und die Sonne scheint auf das Märchenland aus der Eiszeit. Ich konnte oben aus der Aussichtstonne herrliche Kinoaufnahmen von dieser Fahrt vor der vereisten Ostküste Spitzbergens machen. Bis 12 Uhr nachts blieben wir bei prächtigem Sonnenschein an Deck. Steuerbord zog immer noch die endlos scheinende Gletscherwand vorbei und backbord erschienen hinter dem Horizont die Bergspitzen von Kong-Karl-Vorland, welches wir schon auf der Herfahrt passiert hatten.

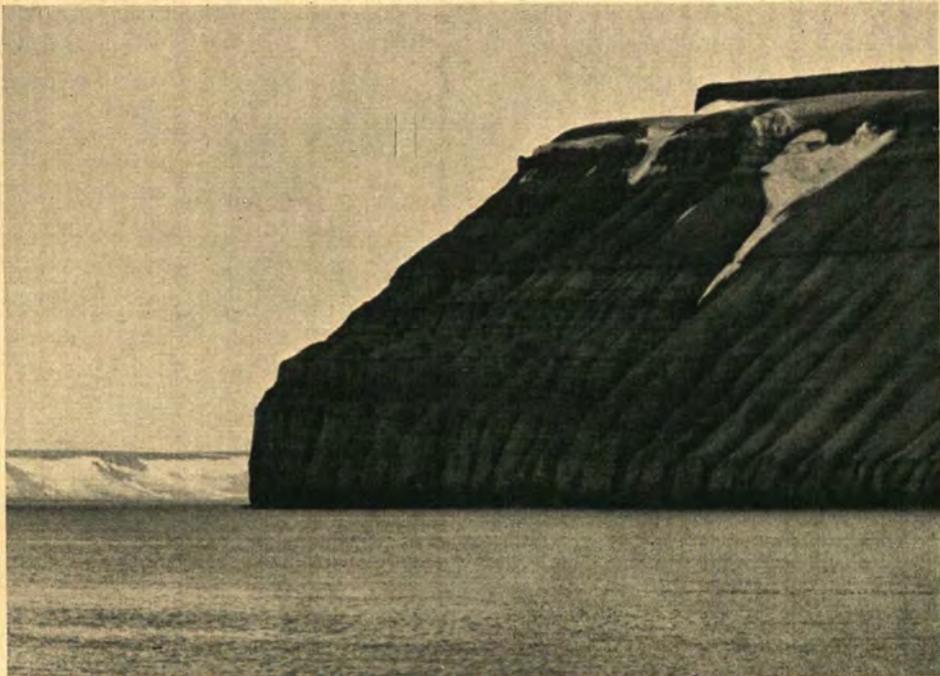
Im Märchenland der Hinlopenstraße

Am Morgen des 15. August fuhr unser Schiff schon im Südeingang der Hinlopenstraße.

Als ich auf Deck komme, bietet sich mir ein selten schöner Anblick: Bei herrlichem Sonnenschein fahren wir in spiegelglatter See nach Norden. Links und rechts braune Berge mit leuchtenden Schneefeldern, welche sich im Wasser spiegeln. Mitten in der fünfundzwanzig Kilometer breiten Meeresstraße viele kleine, kahle Steininseln mit unzähligen Wasservögeln. In der spiegelnden See schwimmen Hunderte von Robben, man sieht nur die runden, schwarzen Köpfe auftauchen und wieder verschwinden. Ganze Familien wandern quer am Schiff vorüber, den fremden Eindringling neugierig beäugend.

Es ist ein Bild des tiefsten Friedens. Man glaubt, die Natur hat heute ihren höchsten Feiertag.

„Wir kommen jetzt in die schönste Gegend von ganz Spitzbergen!“ sagte der Kapitän. In der Tat, ich kann bestätigen: Etwas Schöneres sahen wir auf der



Hinlopenstraße, Kap Selander

ganzen Reise nicht, und ich kann verstehen, daß es empfindsame Menschen gibt, welchen beim Anblick dieser Pracht und unberührten Natur vor Ergriffenheit die Tränen in die Augen treten. Die braunen abgeflachten Berge erreichen höchstens zwei- bis dreihundert Meter Höhe und zeigen den Charakter einer Hochfläche; stellenweise zeigen sie tiefe, durch Erosion entstandene Rillen, welche in regelmäßigen Abständen von der Oberkante senkrecht bis ins Meer verlaufen.

Diese Rillenbildung ist eine markante Erscheinung in der spitzbergischen Gebirgslandschaft. Ich habe sie im Storefjord an der Ostküste von Spitzbergen, als auch an der Küste von Edge-Öya und im Isfjord festgestellt.

Kapitän Kriete wollte am Ende des großen Wahlenbergfjordes einige Tage vor Anker gehen, um uns dort Gelegenheit zu Touren ins Innere des Landes zu geben. Insbesondere sollte dort auch Herr Schreiber endlich einmal auf seine Rechnung kommen; denn während der Jagd im Eis hatte er wegen dem nebligen Wetter wenig Gelegenheit, gute Motive für seine Kunst zu finden.

Die Norweger erzählten uns, daß am Wahlenbergfjord Rentiere vorkommen würden. Das Wild soll ganz vertraut sein und Menschen auf wenige Schritt Entfernung herankommen lassen. Durch Gesetz der norwegischen Regierung ist das Wild geschützt und der Abschluß streng verboten. Dieses Schutzgesetz wurde erlassen, nachdem eine amerikanische Expedition vor einigen Jahren die Rentiere in dieser Gegend nahezu ausgerottet hatte. Die Norweger erzählten uns, daß die Amerikaner das vollkommen vertraute Wild wahllos und rücksichtslos zusammengeknallt hätten. Sie hatten weder das Wildbret verwertet, noch die Decken oder die Trophäen mitgenommen. Das geschossene Wild ließ man aus Bequemlichkeit liegen und verludern.

Ich mußte unwillkürlich daran denken, wie die Amerikaner um die Mitte des vorigen Jahrhunderts die großen Bisonherden in den nordamerikanischen Prärien zusammengeknallt und in wenigen Jahren radikal ausgerottet haben. Auf 1500 und 2000 Meter Entfernung schossen sie damals in die dichtgedrängt stehenden Herden hinein. Das Wild blieb ruhig stehen, weil es ja den Schuß auf diese große Entfernung nicht vernahm. Die getroffenen Stücke brachen zusammen, andere wurden waidwund geschossen und gingen nach Wochen elend zugrunde. Tausende und aber Tausende von Bisons wurden auf diese Weise geschossen, ohne daß man eine Verwertung für das Wild hatte. Die „Jäger“ aber wetteiferten miteinander, wer die höchste Trefferzahl erreichte.

Und diese „Jäger“ waren auch in Spitzbergen am Werk gewesen.

Es gibt auf der Welt keine größere Bestie, als einen Schießer. Jedes Raubtier, und mag es noch so gefährlich und raubgierig sein, erscheint harmlos gegenüber einem Schießer; denn es raubt oder tötet immer nur so viel, als es



Wahlenbergfjord: Es war eine Fahrt wie im Traumland



Der Formenreichtum der Eisberge ist phantastisch! v. Gamrat phot.

benötigt, um sich sattzufressen. Aber ein Tier, welches nur tötet, weil es Lust und Freude am Töten hat, gibt es nicht. Nur eine Bestie in menschlicher Gestalt bringt so etwas fertig.

Gegen 10 Uhr vormittags passieren wir ganz nahe das steil abfallende Kap Selander und haben damit den Südeingang zum Wahlenbergfjord erreicht. Dieser Fjord schneidet in östlicher Richtung in zehn Kilometer Breite, fünfzig Kilometer tief in das Nordostland ein und ist wie die Hinlopenstraße vollkommen eisfrei. Gegen 2 Uhr treffen wir am östlichsten Ende des Fjords, der Bodleybukta, ein. Unzählige kleine Eisberge treiben vor dem hier in den Fjord mündenden Etonglletscher.

Der Kapitän wirft in der kleinen geschützten Bucht den Anker und dann rudern wir an Land. Mit Dr. von Gamrat und einigen Matrosen mache ich einen Jagdausflug ins Innere. Von Renntieren ist aber nichts zu sehen, auch auf weite Entfernung kann man mit dem Glas nichts ausmachen. Wir besteigen einen mehrere hundert Meter hohen Berg und genießen von dort einen herrlichen Rundblick über den Fjord mit den unzähligen Eisbergen. Tief unten liegt unser Schiff; es sieht aus wie ein Pünktchen.

An Bord zurückgekehrt, verabrede ich mit dem Doktor nach dem Abendessen eine Jagd auf Snadds, welche in der Umgebung des Schiffes zahlreich herumschwimmen. Mit Olsen und dem Schiffsjungen Kurt rudern wir in den Fjord hinaus und befinden uns bald zwischen den Eisbergen. Es ist eine Fahrt wie im Traumland. Der Formenreichtum der Eisberge ist geradezu phantastisch. Manche recken eine Spitze wie eine Kirche senkrecht in die Höhe, andere, das sind die Torosse, sind unten ausgehöhlt und ruhen wie auf Säulen. Plötzlich kracht es: ein Eisberg ist geborsten und wie von einer Zauberhand gehoben, steigen zwei ganz neue Eisgebilde aus dem Wasser hervor.

Wir stoßen auf eine Eiderente, welche wie eine Kette ihre fauststarken Jungen hinter sich herführt. Eine Lumme taucht, glatt und schwarz dicht neben unserem Boot auf, ganz vertraut rudert sie neben uns her.

Ein Snadd taucht fünfzig Meter vor uns auf. Die großen Lichter treten ihm vor Neugierde fast aus dem Kopf, weit streckt er den Hals heraus, um ja alles sehen zu können; er sieht aus, als ob er lachen würde. Der Doktor sitzt im Anschlag vorn im Boot, wir halten ganz still, damit sich das Schiff nicht bewegt. „Peng!“ Kopfschuß, der Snadd treibt verendet im Wasser; wir rudern schnell hin und ziehen ihn ins Boot.

Bald darauf erscheint wieder ein Snadd in hundertfünfzig Meter Entfernung. Olsen pfeift und bewegt langsam die Arme im Kreis herum. Der Seehund taucht weg und erscheint gleich darauf wieder an der Oberfläche, dieses Mal erheblich näher. Olsen pfeift weiter, wieder verschwindet der runde Kopf im Wasser. Ich stehe mit der Büchse aufrecht im Schiff. Plötzlich erscheint



Eiderente mit Jungen

der Snadd wieder, diesmal keine zwanzig Schritt entfernt. Auf den Schuß schlägt er einen heftigen Salto, so daß das Wasser meterhoch spritzt und weg ist er. Wir rudern hin; das Wasser ist vom Schweiß rot gefärbt, die Robbe muß schwer krank sein. Da, jetzt taucht sie direkt neben dem Boot auf, um Luft zu schnappen. Ich bekomme sie an einer Vorderflosse zu fassen, aber mit einer blitzschnellen Bewegung reißt sich der schwerkranke Snadd los und verschwindet unterm Wasser.

„Sie müssen ihn an den Hinterflossen fassen, dann ist er wehrlos!“, ruft mir Kurt zu. Wieder warten wir minutenlang. Wenn er unterm Wasser nur nicht verendet und absackt, denke ich mir.

Jetzt taucht er wieder auf; auf zehn Schritt kann ich den Fangschuß anbringen. Wir ziehen den Seehund gemeinsam an Bord und sehen, daß er viel geringer ist, als der vom Doktor erlegte; vermutlich ist es ein jüngerer Stück.

Erst nach Mitternacht kehren wir bei schönstem Wetter an Bord der „Sachsen“ zurück.

★

Am nächsten Morgen wird Herr Schreiber in aller Frühe mit seinen Malgeräten an Land verfrachtet. Zwei Matrosen werden ihm zum Transport über

Land und zur Bedeckung mitgegeben. Ich schließe mich dieser Expedition an, nehme meine Doppelflinte und rudere mit an Land. Der Kapitän hatte mir erlaubt, dieses Mal allein loszuziehen, womit er mir eine große Freude bereitete. Gibt es für einen Jäger etwas Schöneres, als in menschenleerer Wildnis, in unbekanntem Land allein zu jagen und auf Entdeckungen auszugehen? An Land verabschiedete ich mich von Herrn Schreiber, der auf einem am Fjordufer liegenden Hügel Stellung beziehen wollte und zog landeinwärts. Vor mir



Wahlenbergfjord, Etongletscher

sehe ich bald eine Bucht, welche sich wie ein Binnensee ins Land herein erstreckt. Dahinter die gewaltigen Eismassen des Etongletschers, welcher hier in breitester Front in den Fjord mündet. Die Entfernung bis dahin schätze ich auf drei Kilometer, so daß ich hoffte, in einer halben Stunde dort zu sein. Wie täuscht man sich aber in Spitzbergen in der Entfernung! Ich laufe und laufe über das hügelige Gelände, überall nur Stein, grobes und feines Geröll. Nach einer Stunde komme ich erst an den Rand der Bucht, welche ich in zehn Minuten zu erreichen dachte, aber der Gletscher im Hintergrund war noch weit weg. Eine derart grobe Täuschung in der Entfernung war mir noch nicht passiert. Die Luft im Nordland ist so klar, daß die in der Heimat gewonnenen Erfahrungen im Entfernungsschätzen vollständig über den Haufen geworfen

werden. Es fehlt in der Landschaft auch jeder Vergleichspunkt: alles ist kahl, es gibt keine Häuser, keine Bäume oder andere Geländepunkte, welche man zum Vergleich heranziehen könnte.

Ich gehe jetzt der Bucht entlang. Zwei Schmarotzer-Raubseeschwalben fallen vor mir am Ufer ein; eine Kette Wildgänse streicht schräg an mir vorüber; es sind Ringelgänse mit schwarzem Kopf und Brust. In gerader Linie ziehen sie auf den Fjord hinaus. Ein Bärenskelett steckt an einer sumpfigen



Haushoch türmt sich die Front des Etongletschers

Stelle im Schlamm; bald darauf finde ich zahlreiche Renttierskelette. Einen ganzen Schädel mit Geweih ziehe ich aus dem Sand heraus. Hier haben wahrscheinlich die Amerikaner gewirkt.

Jetzt höre ich lautes Gegacker aus der Luft und sehe hoch oben zwei Nord-Seetaucher streichen. Mit weit nach unten vorgestrecktem Hals ziehen die beiden Gatten in reißendem Flug am blauen Firmament entlang: „Gögögögögööög — gögögögööög!“ rufen sie laut schallend und durchdringend, als wenn sie mir zurufen wollten: Das ist unsere Heimat, das ist unsere schöne Heimat!

Über dem Gletscher verliere ich sie aus den Augen, aber bald darauf höre ich sie wieder und sehe, wie sie ansetzen, um in die vor mir liegende Bucht einzufallen. Sobald sie im Gleitflug das Wasser berühren, heben sie à tempo

beide Flügel, recken den langen Hals in die Höhe und gleiten in dieser eleganten Haltung, wie ein stilisierter Schwan, auf der Wasseroberfläche hin. Erst wenn sie ruhig liegen, legen sie langsam die Flügel an. Jede Bewegung an diesem Vogel ist stolz und würdevoll.

Während ich so weiterlaufe und den Gletscher nicht erreiche, kommt es mir vor, als ob die Landschaft wegrücken oder als ob ich auf der Stelle treten würde. Immer am Rand der Bucht laufend, komme ich erst nach Verlauf einer weiteren Stunde endlich in die Nähe des Gletschers. Er liegt zum Greifen nahe vor mir; immer gewaltiger erscheinen die wild zersprengten, haushoch über das Wasser ragenden Eismassen. Welche Gewalt muß erforderlich sein, diese Last über das Land zu schieben! Die Bucht vor mir liegt dicht bedeckt mit Kalbeis, welches bis ans Ufer reicht; massenhaft ist es auch weit aufs Land geworfen. Ich überlege mir: wie mag das Eis so hoch aufs Land hinaufkommen? Bis mir der Gedanke kommt, daß der Gletscher bei seinen Kalbungen hohe Flutwellen erzeugt, welche das Eis hoch hinaufwerfen. Plötzlich wird es mir ungemütlich bei meinen Überlegungen. Jeden Augenblick können die Eismassen am Vorderrand des Gletschers ins Meer stürzen und dann kommt mir mit der Flutwelle das ganze Kalbeis über den Kopf. Die Aussicht, hier am Ende erschlagen zu werden, beflügelt meine Schritte.

Plötzlich ertönt ein Donnerschlag, ich fahre erschreckt zusammen; aber zu sehen ist nichts, ruhig liegt die hohe Eiswand vor mir. Ein schwerer Eisklotz muß im Innern des Gletscherfeldes herabgestürzt sein. Bald darauf ertönt wieder ein Schuß; man glaubt, hier wird mit Dynamit gesprengt, so fürchterlich dröhnt der Schlag. Irgendwo ist wieder ein Stück abgestürzt.

Zweieinhalb Stunden bin ich bis hierher gelaufen, ich muß zurückkehren, weil sich im Süden dunkles Gewölk zusammenballt, welches nach Schnee oder Regen ausschaut. Wenn man hier plötzlich von dichtem Nebel überfallen wird, kann man sich hoffnungslos verirren; ich gehe also denselben Weg wieder zurück, und da ich mir fürsorglich von Zeit zu Zeit Wegezeichen ausgelegt hatte, finde ich auch ohne Schwierigkeit zurück.

Da geht links von mir ein Stück Wild flüchtig ab: Ein Renttierhirsch! In flottem Paßschritt läuft er in etwa zweihundert Meter Entfernung von mir weg. Im Glas kann ich den weißgrauen Hirsch tadellos erkennen. Jetzt bleibt er stehen und sichert zurück; er trägt ein ganz gutes Geweih. Nach einer Weile fängt er an, ruhig zu äsen, obgleich der Wind schlecht steht. Wie schwer ist dieses Wild in der steingrauen Umgebung zu erkennen, mit bloßem Auge kann man es auf nahe Entfernung vollkommen übersehen. Ich gehe weiter in Richtung auf den äsenden Hirsch in der Hoffnung, so heranzukommen, daß ich photographieren kann; er wirft aber sofort auf und sichert herüber. Jetzt hebt er den Windfang in die Höhe, stellt den weißen Wedel hoch und trollt in



Nordostland, Murchisonfjord

seinem spaßigen Paßschritt den flachen Berg hinan. Mit den großen weiß umhaarten Schalen sieht er aus, als ob er in großen Pantoffeln laufen würde. In fünfhundert Meter Entfernung bleibt er wieder stehen und äst weiter.

Sigurd erklärte mir auf meine Frage, daß die Rentiere nur die Flechten äßen, welche hier zahlreich auf den Steinen in der Nähe feuchter Stellen wachsen; das kurze moosartige Gras nehmen sie nicht an, offenbar weil es sauer ist. Dieses Wild lebt hier unter außerordentlich harten Bedingungen, und wer das kahle, öde Gelände sieht, mit der kümmerlichen Vegetation, muß sich wundern, daß sich das Wild überhaupt halten kann. Dazu haben wir jetzt noch Sommer; wie mag es hier erst im arktischen Winter aussehen, wo bei 40 und 50 Grad Kälte alles metertief verschneit ist! Das spitzbergische Rentier ist geringer und im Körperbau gedrungener als das norwegisch-lappische. Das Wild zeigt eine außerordentliche Anpassung an die harten klimatischen Verhältnisse und legt, wie alles Polarwild, im Sommer eine starke Speckschicht unter der Haut an, welche im Oktober stellenweise 7 cm erreicht. Das ist ein Nahrungsspeicher und dient zugleich als Kälteschutz. An Berghängen, wo der Wind den Schnee nicht zu dick werden läßt, findet das Wild im Winter die spärliche Äsung.

So habe ich in Spitzbergen wenigstens ein Renttier gesehen; wir haben am Nachmittag trotz eifrigen Suchens nichts mehr zu Gesicht bekommen.

Bei strömendem Regen verlassen wir abends den Wahlenbergfjord. In der Hinlopenstraße fahren wir nach Norden. Nichts ist mehr zu sehen von der schönen Landschaft, links und rechts sind die Berge tief verhangen. Am Eingang zum Murchisonfjord nehmen wir Kurs nach Westen und winden uns zwischen unzähligen Inseln hindurch. Der Kapitän hat auf langsame Fahrt geschaltet, denn die Durchfahrt durch das Inselgewirr ist gefährlich. Das Fahrwasser ist hier unbekannt. Die Norweger wissen, daß sich an einer Stelle Felsen unterm Wasser befinden, sie wissen aber nicht mehr genau, wo sich die betreffende Stelle befindet. Ein Norweger sitzt oben in der Aussichtstonne, um das Fahrwasser zu kontrollieren, die andern beiden stehen am Bug und können sich offenbar nicht einigen, wie gefahren werden soll. Alfred wirft fortwährend das Lot ins Wasser, um die Fahrtiefe festzustellen. Ganz langsam bewegt sich das Schiff vorwärts. Eine gewisse Spannung liegt in der Luft. Der Kapitän ist ganz auf die Angaben der Norweger angewiesen, denn nach der Seekarte kann er nicht fahren. Offenbar haben wir die gefährliche Stelle überwunden, denn wir gehen wieder auf volle Fahrt und kommen in eine weit ausgedehnte Bucht: Das ist der Murchisonfjord. Wir ankern spät abends neben



Die Küste von Spitzbergen am Nordkap

einer langgestreckten Steininsel, welche etwa fünfzig Meter hoch steil abfällt. Weit und breit spiegelglatte See und eine Gebirgslandschaft so einzigartig schön, wie sie nur im Nordostland zu finden ist. In der See sieht man auf weite Entfernung zahlreiche Snadds umherschwimmen. Auf einer flachen kleinen Steininsel stehen gravitatisch mehrere Bürgermeistermöven: Ihren heiseren Schrei vernimmt man bei der absoluten Stille auf weite Entfernung.

Am nächsten Morgen ruderten wir an den schmalen flachen Strand der nahe gelegenen Insel. Wir wollten gerade an Land steigen, als ich von rechts dem Strand entlang ein Stück Wild spitz auf uns zukommen sehe.

„Eine Katze! Ruhig bleiben, sie kommt direkt auf uns zu!“ Kurt ruft:

„Das ist ein Fuchs!“ Tatsächlich, es ist ein Polarfuchs! Mit dem kleinen Gesicht, den kurzen Gehören und den hohen Läufen sah er von weitem einer Katze täuschend ähnlich. Wir bleiben ganz still sitzen und lassen den Fuchs ruhig herankommen; er ist gelbbraun im Haar, eräugt auf hundert Meter unser Boot, verhofft einen Moment und schnürt dann unbekümmert näher. Auf zwanzig Schritt bleibt er wieder stehen, betrachtet uns neugierig und kommt weiter auf uns zu. Drei Schritt vor uns setzt er sich hin, fängt an zu nassen und äugt uns dabei mit seinen schlitzigen Sehern an, als ob wir schon längst gute Freunde seien. Der Fuchs schnürt, uns vollständig ignorierend, vorbei. Kurt wird jetzt von der Jagdpassion erfaßt und ruft:

„Den fangen wir!“ Er springt dem Fuchs nach, der ganz ruhig stehen bleibt, aber dann doch die Flucht ergreift, als Kurt versucht, ihn zu greifen. Kurt hinterher, aber der Fuchs hat jetzt doch die Lage erfaßt und flüchtet schleunigst den steilen Berghang hinauf, hinter dem gelbbraunen Gestein verschwindend. Der ganze Vorgang hat uns viel Freude gemacht.

Der Kapitän sagte uns später, daß wir den Fuchs unbedingt hätten fangen sollen, denn für Zuchtzwecke hätte man von jeder Fuchsfarm 2000 RM. bezahlt erhalten. Zur Blutauffrischung sind die Wildfüchse sehr gesucht.

Wir trennen uns hier. Herr von Gamrat will mit Olsen und Kurt vom Boot aus auf Eiderenten jagen, welche in starken Ketten am Ufer liegen. Ich gehe über den fünfzig Meter hohen Steilhang hinweg auf die andere Seite der Insel. Von oben habe ich einen guten Überblick über die weitere Umgebung.

Die Insel ist etwa dreihundert Meter breit und vielleicht fünf Kilometer lang. Am Ostende verbreitert sie sich auf tausend Meter. Alles ist kahl, überall liegt feines Geröll, manche Erhebungen sind hundert Meter hoch. Am jenseitigen Strand liegen Hunderte von Eiderenten; ich kann aber nur Mutterenten ausmachen, denn die prächtigen weiß-schwarzen Erpel sind jetzt im Süden. Viele Enten führen noch faustgroße Junge, und sobald sie mich eräugen, rudern sie geschlossen hinaus aufs Meer. In der kahlen, deckungslosen Umgebung ist es mir nicht möglich, auf Schußnähe heranzukommen. So wandere ich weiter,

allein den Strand entlang. An jeder Biegung treffe ich auf neue starke Ketten Enten, welche unter den Felsen liegen. Keine davon ist aufgestanden, dagegen rudern sie sofort geschlossen aufs Meer hinaus.

In der weiten Bay befinden sich unzählige, flache, langgestreckte Inseln in den merkwürdigsten Formen; manche bilden lange, ganz schmale, vereckte Landzungen; darauf stehen vereinzelt die großen Bürgermeistermöven und in der glatten See sieht man zahlreiche Robben auftauchen. Tiefes Schweigen, tiefer Frieden, überall dieselbe schöne Farbenharmonie, die man im Nordland überall antrifft.

Auf der nächstliegenden größeren Insel steht ein viereckiger Kasten; es ist die leerstehende Fanghütte eines norwegischen Fuchsjägers, der im Winter den Fuchsfang ausübt; diese Jäger kontrollieren tausend und mehr Fallen, welche sie auf den vielen Inseln aufstellen. Die Jäger treffen schon im September in Spitzbergen ein. Mit einem Boot, einem Schlitten und einem Polarhund kommen sie mit dem kleinen Küstendampfer „Lyngen“ aus Tromsö an und lassen sich in der Kingsbay in Westspitzbergen oder noch weiter nördlich an Land setzen, um sich von dort an ihre Fangplätze zu begeben. Hier verbringen sie nun unter den primitivsten Verhältnissen die Polarnacht und führen ein Leben wie vor Jahrtausenden die Menschen in der Eiszeit.

Bald darauf fand ich selbst eine zugefallene Fuchsfalle. Ein primitiv aus Leisten zusammengenagelter Deckel war mit schweren Steinen belastet und darunter lag die einfache Abzugsvorrichtung.

Am Strand liegen große Mengen Treibholz. Ganze Baumstämme, vom Eis bearbeitet und zerschissen, Stämme der Zirbelkiefer aus den nordsibirischen Urwäldern, welche vom Polarstrom von den Flußmündungen Sibiriens auf großen Umwegen an die Nordküste Spitzbergens getrieben worden sind. Das Holz ist noch gut erhalten, keine Zersetzung durch Fäulnis ist festzustellen, denn im Polarmeer können sich Fäulniskeime nicht entwickeln. Die Polarjäger können sich an allen Küsten Spitzbergens reichlich mit Brennholz versorgen. Eine norwegische Firma hatte schon den Plan gefaßt, in Spitzbergen ein Sägewerk zu errichten, um die überall herumliegenden Treibholzmengen zu verarbeiten. Sie konnte aber von der Regierung keine Erlaubnis erhalten, denn die Existenz der zahlreichen Polarjäger, welche im Winter auf das Holz angewiesen sind, wäre gefährdet gewesen.

Als ich am Strand weitergehe, treffe ich nochmals auf einen Polarfuchs, der aber schon von weitem flüchtig abgeht. Ich frage mich unwillkürlich: Was fressen diese Füchse auf diesem öden Felsen-Eiland? Im Sommer können sie von Möven- und Enteneiern sowie von Jungmöven leben. Aber jetzt, wo das Jungwild flügge ist, muß es ihnen schwer fallen, den nötigen Fraß herbeizuschaffen.

Es scheint noch nicht genügend geklärt zu sein, wie sich die Füchse durch den arktischen Winter schlagen. Die Norweger erzählten uns, daß sie sich im Sommer einen Wintervorrat aus gerissenen Seevögeln anlegen und im Winter, wenn die Fjorde zugefroren sind, sollen sie der Fährte der Eisbären folgen und die Reste der Robbenmahlzeiten annehmen.

Gleich darauf streichen laut rufend zwei Nord-Seetaucher über mich hinweg und fallen weit vor mir in einen Binnensee der Insel ein. Ich versuche, mich anzuschleichen; die beiden Seetaucher rudern mit gereckten Hälsen in dem See herum, es ist mir aber nicht möglich, in dem flachen, deckungslosen Gelände näher als hundert Schritt heranzukommen. In schwerfälligem Flug stehen sie auf, plätschern über das Wasser dahin und streichen hintereinander, wie auf einen Spieß gezogen, in die weite Bay hinaus. Später kommen sie mit ihrem lauten schnatternden Ruf: „Gögögög!“ hoch über mich hinweggestrichen.

Nachmittags blieben wir an Bord. Schade, daß wir kein Motorboot hatten, um die vielen Inseln zu besuchen. Überall hätte man neue Geheimnisse der Natur entdecken können. Für das Ruderboot waren die Entfernungen zu groß. Jagdlich war ja nicht viel auszurichten, aber hier hätte ich trotzdem wochenlang bleiben mögen.

Als ich auf Deck stehe, sehe ich zwanzig Schritt neben dem Schiff, wie sich ein großer, schwarzer, glänzender Körper aus dem Wasser herauswälzt, ich sehe den breiten Rücken und eine spitze Dreizackflosse erscheinen und wieder verschwinden. Das war keine Robbe! Mit Henry, der neben mir steht, springe ich schnell ans Heck, um besser sehen zu können. Da, jetzt kommt er wieder heraus. Direkt vor uns erscheint der nackte, schwarze Rücken mit der unheimlichen Sichelflosse. Es muß ein ungeheures Vieh sein.

„Ein Eishai!“ ruft Henry und springt schnell, die Mauser zu holen. Als er wieder kommt, sehen wir den sechs Meter langen Fisch unterm Wasser langsam dahinziehen, er ist dann noch einmal an der Oberfläche, Henry kam aber nicht zu Schuß. Er hätte den Fisch auch im günstigsten Fall nicht tödlich treffen können; er wäre bestimmt verloren gegangen.

In die Eisfelder am Nordkap

Seitens der Teilnehmer wurde der Wunsch geäußert, nochmals ins Eis zu fahren, um auf Robben und Eisbären zu jagen. Der Kapitän entschloß sich daher, die Murchisonbay zu verlassen. Er hatte seitens der Reederei den Auftrag, spätestens am 29. August in Tromsø einzutreffen und mußte daher die Zeit so einteilen, daß er sein Programm einhalten konnte. Es war noch beabsichtigt, nach der Nordwestspitze Spitzbergens, an die Amsterdamsinsel, zu fahren, um die Andréé'sche Ballonhalle zu besuchen. Von dort aus wollten wir die Kingsbay und die Kohlenstation Longyearbay im Isfjord anlaufen und dann den Heimweg antreten.

Wenige Stunden später fahren wir wieder in der Hinlopenstraße, welche sich hier auf fünfundzwanzig Kilometer verbreitert. In flotter Fahrt erreichen wir gegen Abend die nördliche Ausfahrt; steuerbord passieren wir Lagöya und das Nordkap. Im leicht bewegten Polarmeer fahren wir mit nordöstlichem Kurs neuen Abenteuern entgegen.

Rückwärts verschwindet die Nordküste Spitzbergens am Horizont. Wir sehen eine Luftspiegelung in einer Vollkommenheit, wie sie nur in nordischen Breiten möglich ist. Das dunkelblaue Gebirge mit den weißen Schneefeldern spiegelt sich umgekehrt nach oben, so daß die Bergspitzen senkrecht aufeinanderstehen und sich gerade mit ihren äußersten Spitzen berühren. Man glaubt, in einer verhexten Welt zu sein. Kein Flimmern deutet darauf hin, daß es sich um eine optische Täuschung handelt, man glaubt, die Wirklichkeit vor sich zu sehen.

Gegen 9 Uhr abends erscheint vor uns eine hohe dichte Nebelwand; es wird plötzlich kalt, und gleich darauf fährt das Schiff gegen hohe Dünung prasselnd durch das dichte Kleineis. Es sind kleine, dichtgedrängt liegende Eisschollen. Der Nebel wird so dicht, daß wir keine hundertfünfzig Meter weit sehen können. Ich stehe vorn am Bug und höre ein Rauschen und Donnern, wie von einer Brandung herrührend. Gleich darauf treffen wir auf das von der Dünung bewegte Packeis. Wir müssen halten. Es ist ein Schauspiel welches jeden Menschen packen muß. Die riesigen Eisschollen bewegen sich in der langen Dünung auf und ab; man glaubt, das Meer atmet wie ein lebendiger Körper. Jede Woge hebt die meterdicken grünen Eistafeln schnaufend und triefend hoch aus dem Wasser heraus; im nächsten Augenblick werden sie unter das Wasser gedrückt, welches sich donnernd darüber stürzt. Zugleich wird die gegenüberliegende Kante emporgehoben. Dieses Schauspiel wieder-

holt sich ununterbrochen; ringsum, soweit der dichte Nebel die Sicht gestattet, ist das ganze Eis in wilder Bewegung. Unser Schiff liegt ruhig und wird von den langen hohen Wogen langsam hochgehoben und wieder gesenkt.

Lange Beratung mit Olsen, was zu machen ist. Ich begreife, daß sehr große Erfahrung notwendig ist, in solcher Situation eine Entscheidung zu treffen und die Verantwortung für die Weiterfahrt des Schiffes zu übernehmen. Wir



Bartrobbe und Elfenbeinmöve

haben volles Vertrauen zu unserem Käpt'n und wissen, daß er nichts unternehmen wird, was uns in Gefahr bringen kann.

Der Motor wird angeworfen, das Schiff fährt an der bewegten Packeiskante entlang nach Nordosten. Allmählich klärt es auf. Gegen 11 Uhr abends sind wir genau nördlich vom Nordkap, das wir am Horizont wie eine schmale Silhouette erkennen können. Der Kapitän geht hier zur Nachtruhe über und ankert an einer Eisscholle, welche die ganze Nacht hindurch in der Dünung mit uns auf und ab geht.

Am nächsten Morgen, den 18. August, geht es um 9 Uhr auf Robbenfang. Das Wetter hat aufgeklärt und die Dünung hat nachgelassen. Am südlichen Horizont liegt die ganze Nordküste von Spitzbergen vor uns. Viele Robben liegen auf den Eisschollen.



Oskar

v. Gamrat phot.

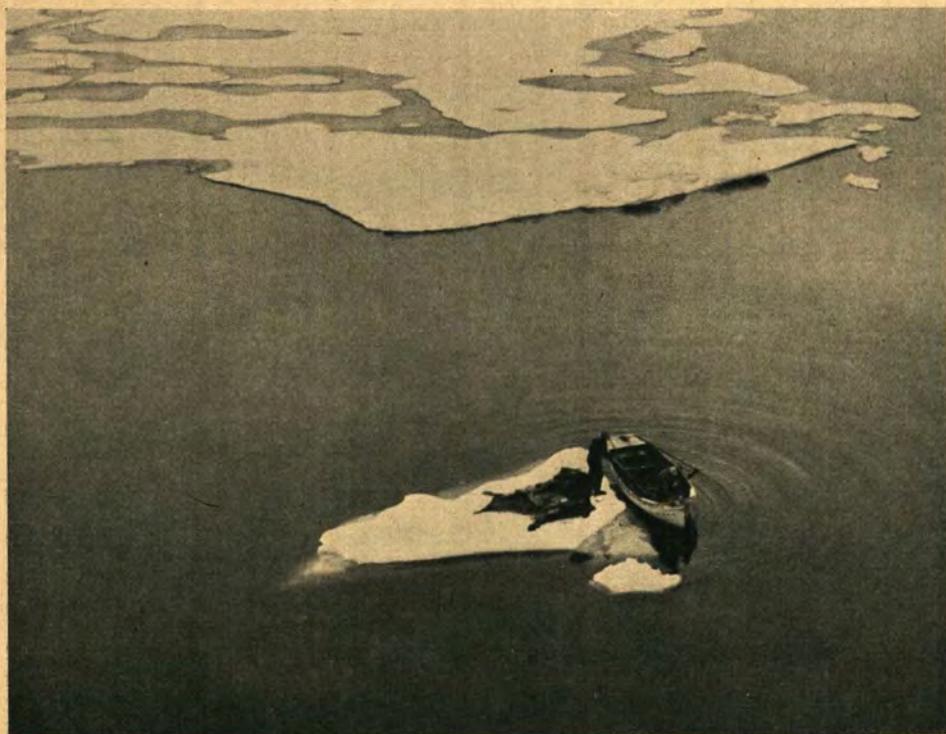
Mit Oskar rudere ich los; ich habe mit ihm vereinbart, daß ich von der Anfahrt zur nächsten Robbe-einen Film drehen werde. Wir wollen versuchen, so nahe als es möglich ist, heranzurudern, um das Wild recht deutlich auf den Film zu bekommen. Die Storkobbe liegt auf der Spitze einer langen Eisscholle; wir rudern so, daß wir von der Seite herankommen. Es ist keine Deckung da, das Eis ist flach wie eine Tafel. Wir kommen auf hundert Meter heran, ich sitze vorn im Schiff und fange schon an zu kurbeln. Hoffentlich wird die Robbe aushalten! Sie sichert immerfort nach allen Seiten, unser Boot muß sie schon eräugt haben, kann es aber offenbar von einer Eisscholle nicht unterscheiden. Zwischendurch läßt sie einige Zeit den Kopf nach vorn herunterhängen: Sie schläft! Wir kommen immer näher; ich bringe alles tadellos auf den Film, ducke mich ganz tief hinab und halte das Objektiv des Apparates gerade noch über die Bordkante. Wir sind bis auf dreißig Meter herangekommen. Die

Robbe äugt uns direkt an — und bleibt liegen. Oskar hat seine Arbeit tadellos gemacht, langsam wie ein Hauch bewegt er die Ruder. Der Apparat surrt, die Robbe muß ihn jetzt vernehmen, denn nur fünfzehn Meter beträgt noch die Entfernung. Mir klopft das Herz, als ob ein Kapitalhirsch vor mir stünde. Ich denke mir, jetzt muß sie gleich jumpen. Schnell lege ich den Apparat hin, nehme die Doppelbüchse und strecke die Storkobbe mit Halsschuß. Im Film sieht man den Schweiß wie einen Springbrunnen im Bogen minutenlang herausschießen. Oskar ist glücklich darüber, daß wir so nahe herangekommen, die Robbe gefilmt und sie trotzdem noch geschossen haben.

Später habe ich mit dem Doktor nochmals den Versuch gemacht, mit dem Filmapparat nahe an eine Robbe heranzukommen; diese hat aber nicht ausgehalten und ist schon auf fünfzig Meter Entfernung gejumpt.

Bis zum Abend hatte jeder von uns zwei Storkobben erlegt. Es war unsere letzte Jagd im Eismeer.

Am frühen Morgen fuhren wir den Eisrand entlang nach Süden in Richtung auf das Nordkap. Backbord passieren wir in einigen Kilometern Entfernung die „Sieben Inseln“; es sind Felszacken, welche vierhundert Meter hoch sind und steil ins Meer abfallen. Gleich dahinter sieht man am Horizont,



Beim Aufbruch der Robbe



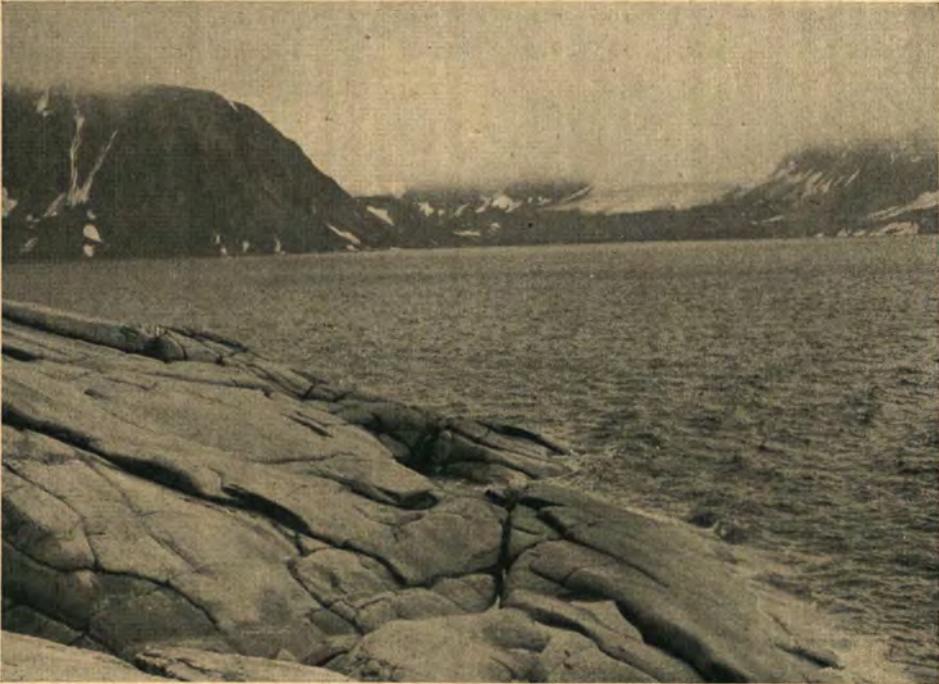
Am Nordkap von Spitzbergen

wie einen scharfen, weißen Strich den Packeisgürtel, der hier von Norden nach Süden verläuft und östlich des Nordkaps gegen die Küste verläuft. Wir kommen dem Nordkap rasch näher; es sind finstere, steil abfallende Berge von durchschnittlich fünfhundert Meter Höhe; dazwischen befinden sich Schneefelder und dunkelgrüne Moosflächen; der obere Teil der Berge ist im Nebel. — Schweres Geröll liegt am Strand.

„Dort steht eine Proviandhütte, welche die Italiener für Nobile errichtet hatten!“ sagt der Kapitän und deutet auf eine kleine Steinhütte, welche auf dem flach auslaufenden Strand wie die Silhouette eines Würfels zu sehen ist. Erinnerung an eine Polartragödie, welche sich nicht weit von hier vor einigen Jahren abgespielt hat.

Wir fahren jetzt in den Beverly-Sound hinein, eine schmale fünfhundert Meter breite Wasserstraße, welche die Nordkapinsel vom übrigen Festland trennt. Links und rechts blicken wir die schwarzen Berge empor. Der ernste Eindruck dieser Landschaft bedrückt das Gemüt. Man glaubt, das Land trauert, weil das Leben ewig von ihm gebannt ist. Wir werfen mitten im Beverly-Sound den Anker.

★



Beverly-Sound: Blick von der Nordkapinsel auf das spitzbergische Festland

Nachmittags rudere ich mit Walter und Purzel an den nahe gelegenen Strand, um einmal festzustellen, ob hier jagdlich etwas auszurichten ist. Schweres Geröll liegt auf dem Steilhang und bedeckt auch das schmale flache Küstenvorland. Wege gibt es hier nicht. Über meterhohe, rundgeschliffene Granitblöcke springen und turnen wir vorwärts und besteigen die steile Geröllhalde. Oben ist der Berg flach, wir genießen einen herrlichen Rundblick über den ganzen Beverly-Sound, aber jagdlich ist hier nichts anzufangen. Beim Abstieg finden wir jedoch Losung von Schneehühnern und Renttieren, ein Beweis, daß in dieser gottverlassenen Gegend doch Wild vorkommt. Am Meeresstrand liegen einige starke Ketten Eiderenten, welche aber sofort ins Meer hinausrudern, als sie uns eräugen. Gegen Abend sind wir wieder an Bord.

Am 20. August verlassen wir den Beverly-Sound nach Norden. Der Kapitän will am Eisrand noch einmal Frischwasser tanken, bevor er die weite Reise, der Westküste entlang, nach Tromsö antritt. Mit Frischwasser war es bei uns leider sehr schlecht bestellt. Der große Bunker im Vorderschiff war wohl gefüllt, aber das Wasser war ungenießbar. Auf der letzten Spitzbergenreise hatte man ihn wegen Raummangel mit Robbenspeck gefüllt; obwohl er nachher wieder gründlich gesäubert wurde, war es nicht zu vermeiden, daß das Frischwasser einen fauligen Trangeschmack annahm. So hatten wir die ganze Reise

einen Riesenkübel, gefüllt mit „Frischwasser“, mitgeschleppt, welches ungenießbar war und Brechreiz verursachte. Wir waren also ganz auf den kleinen Reservetank, welcher neben dem Küchenherd eingebaut war, angewiesen. Da er aber nur zweihundert Liter faßte und der Inhalt zugleich für Wasch- und Kochzwecke Verwendung fand, mußten wir fast jeden zweiten Tag nachfüllen. Solange wir im Eis fuhren, war das ohne weiteres möglich, denn die himmelblauen Süßwasserpflützen waren auf jeder größeren Eistafel zu finden. Wir hielten dann am Eisrand; ein Matrose prüfte zuerst, ob das Wasser nicht salzig schmeckte und nun wanderten die Eimer von Hand zu Hand über Bord, bis sie in dem Bunker bei Heinrich landeten. Das gab immer einen größeren Aufenthalt.

Oft war der Bunker, wenn er morgens gefüllt wurde, abends wieder leer, so daß Heinrich sich beschwerte. Unter den Teilnehmern waren einige Herren, welche einen für arktische Verhältnisse enormen Wasserverbrauch hatten, bis



Der Südausgang des Beverly-Sound

schließlich der Kapitän einschritt und bekanntgab: „Von heute ab gibt es für jeden nur einen halben Eimer Wasser pro Tag!“

Für mich war das genügend, die Hauptsache war, daß es zum Zähneputzen gereicht hat. Mein Freund, der Doktor, hatte manchmal das Bedürfnis, frisch rasiert, gewaschen und tadellos frisiert, in der Messe zu erscheinen, um dort mit Hochgenuß seine Zigarette zu rauchen. Seine Schönheit hielt aber oft nicht lange an. Wenn einer herunterrief: „Herr Doktor, Storkobbe für Sie!“



Zum letzten Mal sehen wir die Eisgrenze

dann mußte er eben 'raus in den Speck. Schon am tranverschmierten Treppengeländer fühlte er sofort, daß er noch in der Arktis war.

Ein anderer Teilnehmer nahm von Zeit zu Zeit ein „Vollbad“. Er verschwand dann mit einem Wasserschüsselchen, in dem sich der ihm zustehende halbe Eimer Wasser befand, in seiner Kabine, wo die totale Körperwaschung vorgenommen wurde. Diese Operation muß aber mit Schwierigkeiten verbunden gewesen sein, denn vor Ablauf von drei Stunden kam er nicht wieder zum Vorschein; die Kabine war ja so eng, daß man sich kaum bücken konnte.

So war es zu verstehen, daß der Kapitän den weiten Weg an den Eisrand nochmals antrat. Nach drei Stunden sind wir dort und sehen dann zum letztenmal die Packeisgrenze. Ein wehmütiges Gefühl beschleicht uns, als bald darauf die letzten Eisschollen hinter uns im Nebel verschwinden. Im Geist ziehen alle die schönen Jagdtage im ewigen Eis, die mächtigen Eisberge, die Eiswand von Kwitö nochmals an uns vorüber. Auf Wiedersehen!

Nach West-Spitzbergen

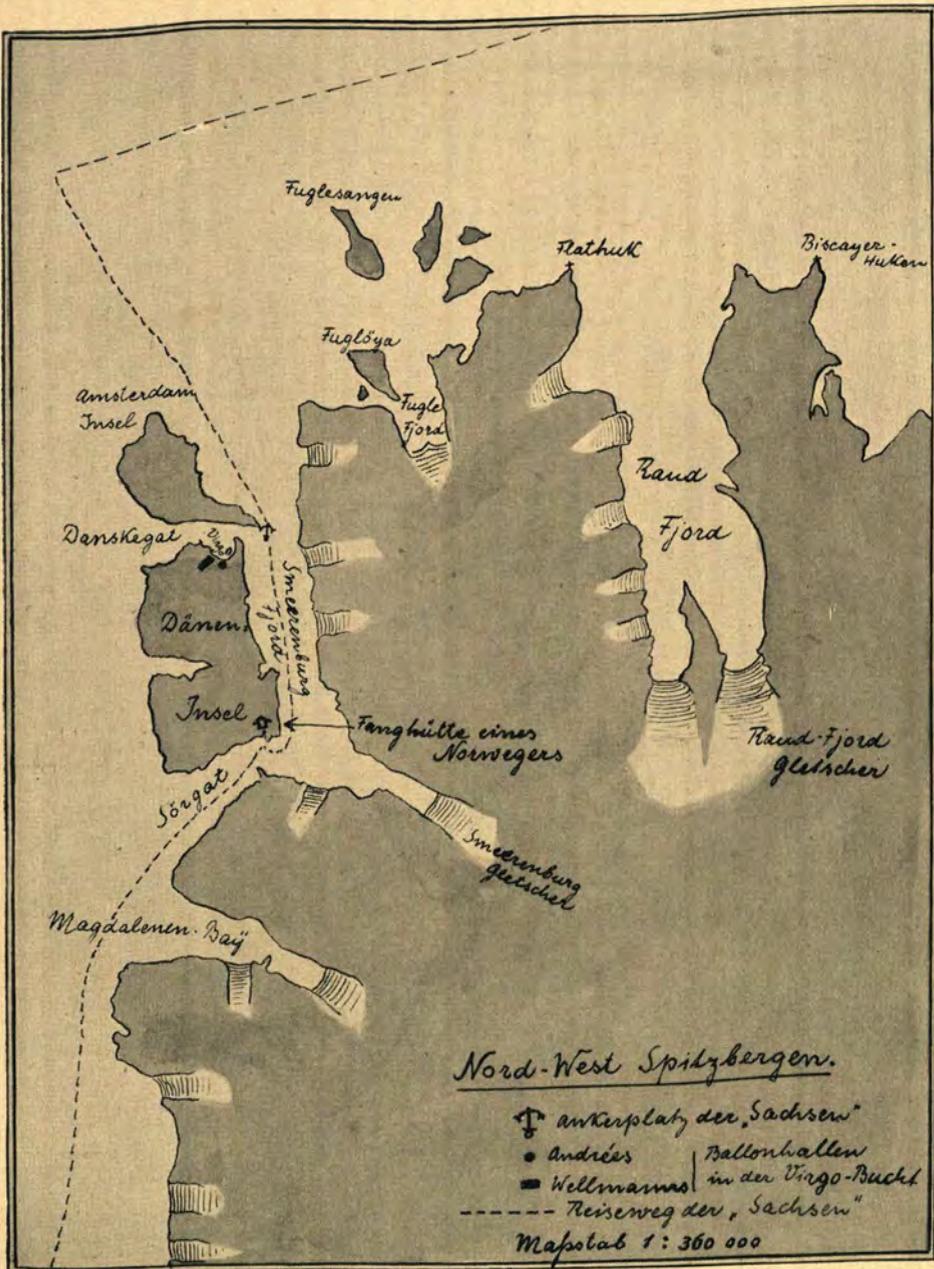
Andréas Ballonhølle

Wir haben schlechtes Wetter, als wir gegen Mittag mit südwestlichem Kurs weiterfahren. Die Nordküste Spitzbergens ist völlig verschwunden; der Nebel verhindert jede Aussicht, man kann kaum fünfhundert Meter weit blicken. Einsam zieht die „Sachsen“ ihren Weg über die bewegte tiefblaue See, eintönig singt der Motor sein ehernes Lied. Auf großer Reise und ohne Sicht ist es langweilig an Bord. Ich stehe mit dem Käpt'n und dem Steuermann auf der Brücke.

Plötzlich sehen wir, wie dreihundert Meter vor uns ein Riesenkörper durchs Wasser schießt: „Ein Walfisch!“ Er verschwindet wieder, um gleich darauf zweihundert Meter rechts wieder aufzutauchen; wie ein Schnellboot rast er mit ungeheurer Geschwindigkeit durchs Wasser. Beim Auftauchen sehen wir den schwarzen Rücken mit der spitzen Rückenflosse in reißender Fahrt durchs Wasser schießen; hoch aufschäumend werden die hohen Wellen spielend durchschnitten. Der Fisch muß über zehn Meter lang sein. Gleich darauf erscheint dahinter ein zweiter Walfisch; fortwährend auf und ab tauchend folgt er in wilder Jagd seinem Kameraden, bis sie beide in der Ferne verschwinden.

Es ist 12 Uhr nachts geworden. Wir fahren immer noch im Nebel und haben nun seit zwölf Stunden kein Land mehr gesehen. Nach der Position, welche der Kapitän auf der Seekarte errechnet, müssen wir uns in der Nähe der Nordspitze von Westspitzbergen befinden. Wir drehen nach Südost und fahren mit halber Kraft, weil jeden Augenblick Land vor uns erscheinen muß. Ich stehe mit dem Fangleiter und Kapitän Kriete an Deck, mit dem Glas vorsichtig ausspähend. Zunächst müssen wir einmal feststellen, in welcher Gegend wir auf die Küste stoßen. Nach einer halben Stunde erscheint backbord im Nebel ein Schatten, und beim Näherkommen erkennen wir eine hohe steile Felseninsel. „Fuglesangen!“ (Vogelsang) sagt der Fangleiter. Dahinter erscheinen noch andere Inseln, dabei Fuglöya (Vogelinsel), welche der Nordküste vorgelagert sind. In rascher Fahrt geht es jetzt südwärts in den Smeerenburgfjord hinein.

Steuerbord liegt die Amsterdamsinsel, deren steile hohe Wände in den wunderbarsten Farben leuchten. Schwarz ist der Untergrund, darauf liegen braune Geröllhalden, daneben große Moosflächen, aus welchen alle Farben des Nordlandes intensiv hervorleuchten: dunkelgrün, hellgrün, dürrlaub, rot und gelb. In langen schmalen Flächen fallen die leuchtenden Moosteppe von der Oberkante des Gebirges bis an den Strand herab.



Im Hintergrund des Fjords münden zahlreiche Gletscher, dabei der großartige Smeerenburggletscher, der sich in magischem blauen Licht scharf von dem grünen Meerwasser abhebt.

Wir werfen 1/23 Uhr morgens an der Einmündung des Danskegat den Anker und liegen ganz nahe an der tischflachen Ostspitze der Amsterdamsinsel.

Kaum zwei Meter hoch erhebt sich das flache Gelände über das Meer und erstreckt sich kilometerweit bis zum Anstieg des Gebirges. Am Strand erkennt man viele Gräber, deren Hügel und Kreuze sich wie Silhouetten am Horizont abheben.

Hier stand im Jahr 1630 Smeerenburg, die Speckstadt. Der Name erinnert unwillkürlich an Schmorbraten, und in der Tat, hier wurde vor dreihundert Jahren intensiv geschmort. Engländer, Holländer, Deutsche, Franzosen, Dänen und Norweger erschienen jährlich mit ihren Fangschiffen zum Walfang und zur Jagd auf Robben und Walrosse, deren Speck an Land gekocht wurde. Der Wildreichtum muß ungeheuer gewesen sein, besonders Walrosse waren in großen Herden anzutreffen. Die Holländer sollen in den Jahren 1620—30 allein jährlich 300 Schiffe mit 15 000 Mann hierher geschickt haben.

So ist Smeerenburg entstanden. Eine Stadt mit Trankochereien, Packhäusern, Spielerkneipen, Werkstätten und Tanzböden. Die Norweger erzählten uns, daß hier tolle Zustände, wie in einer Goldgräberstadt, geherrscht haben. Wie überall in der Welt, wo viel Geld verdient und wieder ausgegeben wird, versammelte sich viel Gesindel, Verbrecher und Dirnen. Schlägereien, Mord und Diebstahl waren auf der Tagesordnung. Es kam zu offenen Kampfhandlungen in den spitzbergischen Gewässern, bei welchen die Engländer unterlagen.

Aber schon im Jahr 1640 nahmen die Wale ab und der Bestand an Walrossen wurde so gründlich dezimiert, daß er sich nie mehr erholte; heute ist die Küste von Westspitzbergen nahezu wildleer. In den Fjorden trifft man noch die kleinen Seehunde an, auch Walfische sind noch vorhanden, aber deren Fang hat sich nicht mehr gelohnt.

So schnell wie Smeerenburg aufblühte, so schnell ist es zerfallen. Heute ist von der ehemaligen Stadt nichts mehr zu sehen; nur die Gräber und einige ringförmige Erdwälle, welche als Unterbauten für die Trankocher gedient hatten, zeugen von irdischer Vergänglichkeit.

Über dem Danskegat liegt die gebirgige Nordküste der berühmten Däneninsel. Von hier startete Andrée im Jahr 1897 zu seinem Flug mit dem Ballon „Adler“ über das Polarmeer. Auch der Amerikaner Wellmann versuchte 1909 von hier mit einem Ballon nach dem Nordpol zu fliegen. Seine Ballonhalle wurde nur dreihundert Meter neben der Andrée'schen errichtet. Das ganze Wellmann'sche Unternehmen war echt amerikanischer Bluff! Die Zeitung „Chicago Sunday Herald“ hatte das Bedürfnis, ihre Spalten mit Sensation zu füllen und für sich Reklame zu machen. Sie finanzierte die Wellmann'sche Expedition nach dem Grundsatz: Kosten spielen keine Rolle! In Wirklichkeit soll Wellmann gar nicht die ehrliche Absicht gehabt haben, den Pol zu erreichen. Er ließ sich bald nach dem Abflug von einem Dampfer im Smeeren-

burgfjord wieder herausfischen. Aber die Zeitung hatte ihr „Geschäft“ gemacht!

Es stand schon fest, daß wir diesen Stätten einen Besuch abstatten würden. Ich empfand es als glücklichen Zufall, daß wir auf unserer Reise den Startplatz und das Todeslager der Andrée'schen Expedition besuchen konnten.

Nach dem Frühstück rudern wir mit vier Matrosen über das leicht bewegte Danskegat an die Däneninsel. Zahlreiche Papageitaucher, Teiste und Lummen liegen auf dem Wasser und tauchen blitzschnell unter, wenn wir in die Nähe kommen. Die Papageitaucher mit ihren großen, roten Schnäbeln tauchen oft nur zwanzig Schritt neben uns auf, so daß wir mehrfach zu Schuß kommen. Die Gryllteiste (*Cephus grille*) sind samtschwarz und sehen mit ihrem spitzen roten Schnabel und dem leuchtend weißen Spiegel auf den Schwingen wunderschön aus. Eine ganz helle, schwarz gesprenkelte Teiste taucht neben uns auf. Ich glaubte, eine fremde Art zu sehen und erfahre erst später, daß es die Gryllteiste im Jugendkleid ist. Wie ein bedrucktes Papierütchen schwimmt sie im Wasser umher, dreht sich plötzlich ganz schnell um ihre Achse und läßt sich von den Wellen auf und ab tragen.

An Land müssen wir über das schwere, meterhohe Geröll klettern, um nach den Ballonhallen zu kommen. Sie liegen an der Virgobucht des Danskegat.



Andrée's Gasapparat wird von der Däneninsel abgeholt



Wellmanns Ballonhalle

Nach halbstündigem Marsch kommen wir am Andrée'schen Startplatz an. Man erkennt in dem steinigen Boden deutlich den früheren Stand der runden Halle. Ringsum stehen in gleichmäßigen Abständen die meterhohen Steinhaufen, in welchen die Verstrebsseile der Halle verankert waren. Teile der Halle liegen noch herum. Weit im Umkreis zerstreut liegen Eisenfässer; viele davon sind geplatzt, aber die Mehrzahl ist noch gefüllt. Abseits liegt der große Gasapparat, welcher in allen Teilen noch gut erhalten ist.

Ehrfürchtig betrachte ich diese Stätte, von welcher vor über vierzig Jahren der Todesflug angetreten worden ist. Man blickt über das Danskegat zu dem Gebirge am Smeerenburgfjord, über welches der „Adler“ seinen Weg genommen hatte.

Andrée hatte damals, durch Einwirkung von Schwefelsäure auf Eisen, das Wasserstoffgas in dem Gasapparat an Ort und Stelle selbst hergestellt und es durch die Tonrohre in die Halle geleitet. Unsere Matrosen hätten zu gerne festgestellt, was sich in den Eisenfässern befindet. Henry, unser Steuermann, holte einen dicken Nagel und mit einem großen Stein wurde versucht, in die Wandung ein Loch zu schlagen. Zuerst wollte und wollte der Stift nicht durchschlagen, aber auf einmal spritzte ein ganz feiner Strahl einer hellen Flüssigkeit heraus und traf vier Meter weit entfernt auf das Gestein. An der Rasanz

des langen Strahls erkannte ich sofort, daß in dem Faß ein hoher Druck herrschen mußte. In unserem Leichtsinne machten wir dann noch Versuche mit Alteisen und brachten es unter der Säure zum Rauchen. Mit den hier liegenden Vorräten und Geräten hätte man heute noch einen Ballon auffüllen können.

Hier liegen Kisten und Holzfässer, gefüllt mit Alteisen und Eisendrehspänen; viele Fässer sind auseinandergefallen, so daß das verrostete Alteisen herausfiel und haufenweise herumliegt. Beim näheren Hinsehen finde ich Teile von Fahrrädern, wie sie in den neunziger Jahren gebaut wurden; es sind Pedale und Teile von dem mannshohen Vorderrad, in welchem die Tretkurbel befestigt war.

Wenige hundert Meter weiter liegt, vom Sturm zusammengeweht, das riesige Gerüst von Wellmanns Ballonhalle. Ich war ganz erstaunt, festzustellen, daß das Holz der Hallen und aller Geräte noch tadellos erhalten war. Keine Spur von Fäulnis. Das Holz könnte man heute noch zu einem Hausneubau wiederverwenden. Die Schraubenköpfe an dem Holzgerüst waren gegen Rostbildung sorgfältig mit Segeltuch überkleidet; alles war tadellos erhalten, als ob es erst seit zwei Jahren hier liegen würde. Unsere Matrosen fanden noch zahlreiche Tauenden, welche sie ohne weiteres auf der „Sachsen“ wieder verwenden wollten. Als ich unter dem Gerüst herumstochere, finde ich zwei tadellos erhaltene



Hier begann die Andrée'sche Polartragödie

Ballastsäcke mit Hängeschnur und Eisenhaken und ein ganzes Stück Ballonseide, die so zäh ist, daß man sie nicht zerreißen kann. Diese wertvollen Requisiten wandern zum Andenken sorgfältig in den Rucksack. Wie ist es möglich, daß dieses Material nach über dreißig Jahren noch unversehrt hier liegt? In unseren Klimabreiten wäre es nach drei oder vier Jahren vollständig verfault gewesen.

Des Rätsels Lösung ist ganz einfach: Im Polargebiet gibt es weder Fäulnis- noch Krankheitskeime. Das Holz kann hundert Jahre liegen und fault nicht, daher auch die Riesenmengen von Treibholz, welche an allen Küsten Spitzbergens umherliegen. Weiß Gott, wieviel hundert Jahre sie schon liegen mögen!

Kein Mensch kann sich hier mit ansteckenden Krankheiten infizieren, es gibt keine Bakterien. Die Luft ist die reinste und gesündeste auf der ganzen Erde. Andererseits sollen Menschen, welche lange Zeit in Polargegenden gelebt haben, leicht erkranken, wenn sie in wärmere Zonen kommen. Der Körper, der in der Heimat einen ewigen Kampf gegen Krankheitskeime führen muß, wird in hohen Breiten verweichlicht, die Widerstandskräfte erlahmen, weil sie keine Gelegenheit finden, sich gegen Infektionen zu wehren.

Während unserer ganzen Polarreise ist weder unter den Mitgliedern noch unter der Mannschaft jemand erkrankt, nicht einmal einen Schnupfen hat es gegeben; dagegen erkrankten auf der Rückreise, als wir nach Südnorwegen kamen, drei Mann der Besatzung schwer an Typhus.

Auf einmal vernehmen wir Motorengeräusch und sehen aus dem Smeerenburgfjord ein größeres norwegisches Marinefahrzeug heranfahren; es hält direkt auf uns zu. „Nordkap“ lesen wir auf dem Bug. Zweihundert Meter vom Land entfernt stoppt es, der Anker rasselt herunter, scharfe Kommandos ertönen und gleich darauf verlassen zwei Ruderboote, vollbesetzt mit Matrosen, das Schiff, um an Land zu fahren. Als wir zu ihnen kommen, begrüßt uns ein junger Leutnant und erklärt, daß er Befehl hätte, den Gasapparat von Andrée abzuholen; er soll als Markierungszeichen für die Schifffahrt an der Küste aufgestellt werden. Die Matrosen fassen den schweren Apparat, befördern ihn an den Strand, und mit Hilfe von zwei langen Laufbrettern bringen sie ihn auf eines der Ruderboote. Es sieht gefährlich aus, der große Kasten auf dem schwankenden Ruderboot, aber beim Kommiß geht alles! Das andere Boot wird vorgespannt und ganz vorsichtig rudert die Mannschaft zu ihrem Schiff zurück, wo eine Motorwinde das Ungetüm an der Bordseite hochzieht.

Über vierzig Jahre lang lag der Gasapparat auf der Däneninsel, und ausgerechnet in derselben Stunde, da wir zum erstenmal hier landen, wird er abgeholt.

Der Leutnant forderte uns höflich auf, ihn und seine Kameraden an Bord zu besuchen; wir sagten gerne zu, nachmittags mit unserem Käpt'n hinüberzukommen.

„Ich wundere mich, daß die Eisenfässer von Andrée und Wellmann nach vierzig Jahren noch gefüllt hier liegen!“ sagte ich zu dem Offizier.

„Lassen Sie um Gottes Willen die Finger von den Fässern“, erwiderte er, „hier sind schon so viele Leute verunglückt; manche Fässer fliegen bei der geringsten Berührung in die Luft, weil die dünnen Wandungen den hohen Druck nicht mehr aushalten!“ Mir lief es kalt den Rücken herunter! Wir haben bei unserem Versuch, das Faß anzubohren, mehr Glück wie Verstand gehabt. Henry jammerte schon, daß ihn die Hände, von der Berührung mit Säure, brennen würden, und als er abends aufs Schiff zurückkam, hatte er tausend kleine Löcher in den Hosen; ein Beweis, daß die Säure, welche vor einem halben Jahrhundert hier abgeladen wurde, noch vollständig einwandfrei war.

Nachmittags lag die „Nordkap“ neben der „Sachsen“. Wir ruderten mit dem Kapitän und den Steuerleuten hinüber und wurden von den Norwegern aufs freundlichste empfangen. Die „Nordkap“ befand sich auf einer Vermessungsexpedition, welche von einem norwegischen Gelehrten geführt wurde. Bereitwilligst gab man uns auf der Kommandobrücke Einsicht in die Seekarten. Wir bekamen einen Begriff von der Riesenarbeit, welche hier geleistet wurde. Mit einem deutschen Echolot, das uns vorgeführt wurde, werden an allen Küsten und in den Fjorden Westspitzbergens die Meerestiefen bis dicht an den Strand vermessen; das Schiff fährt bei der Vermessungsarbeit in Richtung gegen die Küste; alle zwanzig Meter wird mit dem Echolot die Tiefe gemessen und in die Karte eingetragen. Da das Schiff trotz seiner Größe nur drei Meter Tiefgang hat, also weniger als unsere „Sachsen“, kann es ziemlich nahe an den Strand heranfahren. Alsdann wird aus einem Ruderboot mit einem Senklot die Wassertiefe bis hart an die Küste festgestellt. Hundert Meter daneben wird die nächste Vermessungslinie abgelotet. Das geht so fort durch alle Fjorde und die Küsten entlang, eine Arbeit, die Monate und Jahre in Anspruch nimmt. Die Offiziere zeigten uns auf der Karte, daß sie an der Einfahrt zur Magdalenenbay eine Untiefe nur sechs Meter festgestellt hätten, welche bis dahin unbekannt gewesen sei. Die Magdalenenbay, welche nur zwanzig Kilometer südlich von hier liegt, wird regelmäßig von Touristendampfern aufgesucht, u. a. auch von dem deutschen Luxusdampfer „Milwaukee“, der hier ohne Zweifel einer großen Gefahr ausgesetzt war. Schon seit Jahren fahren die Dampfer dahin und booten dort an einer ganz bestimmten Stelle die Passagiere auf kurze Zeit aus. Bis jetzt ist man an dem gefährlichen Riff durch Zufall immer vorbeigefahren.

Die wichtige Entdeckung der „Nordkap“ wurde auch gleich in alle Welt hinausgefunkt und prompt traf darauf ein Funkspruch der „Milwaukee“ ein, womit sie sich für die Warnung bedankte.

Die Offiziere zeigten uns ihre elegant und geräumig eingerichteten Kabinen, erzählten von ihrem Dienst und ihren Familien; anschließend verbrachten wir zusammen eine gemütliche Stunde in der Offiziersmesse. Nach dem wochenlangen Aufenthalt auf dem engen Robbenschläger kamen wir uns in den breiten Klubsesseln vor, wie in einem Palast; es war unsere erste Berührung mit der Zivilisation.

Abends fährt Kapitän Kriete weiter nach Süden und wirft an der Südküste der Däneninsel wieder Anker. Hier steht die Fanghütte eines norwegischen Polarjägers, welche uns der Kapitän zeigen wollte. Wir rudern an den Strand und werden von einem wild aussehenden Polarhund empfangen; es ist ein bildschönes Tier; der Kerl hat einen dunklen, dichten Haarbalg wie ein Bär; er ist aber sehr zugänglich und hat gleich herausgefunden, daß wir Hundefreunde sind. Er begleitet uns an die Hütte, wo wir von dem Jäger freundlich empfangen werden; er erklärte uns gleich, daß er noch zwei Polarhunde hätte, die aber auf Expedition in Grönland wären.

Zum erstenmal sehe ich hier die Wohnung eines Polarjägers. Auf dem Vorgelände zur Hütte sieht es interessant aus. Unzählige Köpfe, Flügel und Bälge von Lummen, Eiderenten, Möven, Teisten, Papageitauchern und Überreste von riesigen Dorschen liegen weit zerstreut herum. Auf Schritt und Tritt kann man hier die besten zoologischen Studien machen. Manche Köpfe mögen schon jahrelang gelegen haben, denn sie verwesen ja nicht. Das sind die Reste der verschiedenen Mahlzeiten unseres Gastgebers. Wir finden Schädel und Knochenteile von Bären, Robben und Renntieren, abgehäutete Flossen von Storkobben, welche mit den langen Fingern und schwarzen Nägeln wie die Hand einer Hexe aussehen. So mag es vor der Wohnung des Höhlenmenschen in der Mammutzeit ausgesehen haben.

Neben der Hütte steht eine hohe schwarze Pyramide; als ich näher herangehe, sehe ich hohläugige Totenschädel. Es sind Robbenkadaver, welche hier gestapelt werden, um im Winter zum Fuchsfang Verwendung zu finden. Das Wildpret ist vollkommen angetrocknet, denn Verwesungserscheinungen gibt es hier nicht.

In der kleinen steinigen Bucht liegt ein kleines Motorfangschiff; auf dem fünf Meter hohen Mast befindet sich die weiße Aussichtstonne. Am Strand liegt ein Ruderboot; es ist alles da, niedlich und klein, was ein norwegischer Fangmann zu seiner Existenz benötigt.

Der Jäger ladet uns ein, seine Hütte zu betreten. Es ist ein Raum von drei zu drei Meter groß; durch ein kleines Fensterchen dringt das trübe Tageslicht herein. Auf einer Seite sind zwei Betten, finster und schwarz, übereinander gebaut. Hier haust der Norweger mit seinem zwanzigjährigen Sohn jahraus, jahrein und lebt nur von dem, was ihm die Jagd in der unendlichen

Wildnis erbringt. Der hochgewachsene Mann mit seinem verwetterten Gesicht und seinen klaren Jägeraugen sieht intelligent aus, auch sein Sohn macht einen gebildeten Eindruck. Diese Menschen führen hier ein hartes, entsagungsvolles, aber auch ein schönes, ungebundenes Jägerleben. Jagd und Abenteuer sind ihr Beruf, ihr Lebenskampf und ihr ganzer Lebensinhalt; ihr Revier kennt keine Grenzen, sie jagen auf dem weiten Ozean, in den Fjorden und im Gebirge von ganz Spitzbergen. Der Wild- und Fischreichtum bietet ihnen so viel, daß sie sich davon ernähren und noch Ersparnisse zurücklegen können.

„Welcom!“ begrüßt uns der Jäger, als wir dichtgedrängt in seiner Bude sitzen und mit ihm anstoßen. Fürsorglich hatten unsere Matrosen zwei Flaschen Rum mitgebracht, weil sie wußten, wie streng den Norwegern in Spitzbergen der Alkohol verboten ist. Der Jäger erzählt von seinen Jagderlebnissen und hört interessiert zu, als wir von dem Verlauf unserer Expedition berichten. Zehn Fanghütten besitzen die beiden Jäger in Spitzbergen und stellen 2500 Fuchsfallen, welche sie regelmäßig kontrollieren. 120 Füchse werden durchschnittlich in den Wintermonaten gefangen. Für einen Silberfuchs erzielen sie 60 Kr. (etwa 35 RM.), und für einen Blaufuchs 240 Kr. (etwa 130 RM.). Sie verkaufen die Bälge an die Touristen der Nordlanddampfer, welche in der nahe gelegenen Magdalenenbay während den Sommermonaten ankommen; sie erzielen dabei höhere Preise als in Tromsö. Zwei Monate dauert in diesen Breiten die totale Polarnacht, es ist aber selten stockfinster, weil das Nordlicht die Gegend erhellt. — Vom Juli bis Oktober kommt alle vierzehn Tage ein Postdampfer aus Tromsö an, aber während den Winter- und Frühjahrsmonaten ist jede Verbindung mit der Außenwelt unterbunden.

Zum Abendessen waren die Offiziere der „Nordkap“, welche hierher gefolgt sind, bei uns zu Gast; unsere kleine Messe war stoppevoll, es war aber trotzdem gemütlich, zumal die Herren in fließendem Deutsch sich mit uns unterhalten konnten; aber über Politik wurde auf Wunsch der Offiziere nicht gesprochen. Den Herren hatte es so gut bei uns gefallen, daß sie bis 12 Uhr nachts blieben. Unsere Matrosen gaben ihnen zum Abschied noch mehrere Kisten Eisbärenfleisch mit.

Auch unser Freund, der Jäger aus der Fanghütte, war zum Gegenbesuch an Bord erschienen und torkelte auf dem Deck herum. Des Alkohols entwöhnt, hatte er des guten zuviel getan und die ganze Rumflasche geleert, welche unsere Matrosen in seiner Hütte zurückgelassen hatten.

Das Tageslicht hatte um die Mitternachtszeit schon merklich nachgelassen und ging in Dämmerung über. Nicht nur, daß wir südlicher gekommen sind, sondern die Jahreszeit war schon erheblich vorgerückt.

Am nächsten Morgen fuhren wir frühzeitig weiter. Das Wetter hatte sich wieder verschlechtert. Bei Südwestwind fuhren wir in lichtem Nebel die West-



Kings-Bay, die drei Kronen

küste von Spitzbergen entlang nach Süden. Das Gebirge erinnert hier an eine Alpenlandschaft, welche ins Meer gestellt ist. Die Westküste ist hochalpin; aus den Tälern münden breite Gletscher ins Meer, welche dort jäh abbrechen.

Wir sind in der Kingsbay und machen in Ny-Aalesund an einem langen Verladepier fest, welcher zweihundert Meter weit ins Meer hinausgeht. Zahlreiche Bürgermeistermöven stehen fett und weiß, in Reih und Glied, oben auf dem Holzgerüst. Jede Möve hält von der anderen einen ganz bestimmten Abstand ein, man glaubt, er ist auf den Zentimeter abgemessen; wenn sich eine Möve einschwingt, stellt sie sich neben die andere und hält genau denselben Abstand ein.

Eine Eiderente mit vier Jungen rudert ganz nahe an unserem Schiff vorbei und tanzt mit ihnen auf den hellgrünen Wellen auf und ab. Wie à tempo tauchen die Jungen weg; die Alte rudert ruhig weiter. Es dauert zwei Minuten, bis die Jungen nacheinander, wie Gummibälle, die man unter Wasser hält, blitzschnell wieder auftauchen und sich der Alten wieder anschließen. Es ist mir schon früher im Eismeer aufgefallen, daß Eiderenten und selbst faust-

große Jungen außerordentlich gewandt tauchen und minutenlang unter Wasser bleiben, um ihre Äsung, kleine Kerbtiere, auf dem Grund des Meeres aufzunehmen.

Wir sehen hier zahlreiche Papageitaucher auftauchen, sie halten sich aber alle außer Schußweite auf. Wir haben später aus dem Ruderboot einige geschossen und stellten fest, daß es sich hier um eine andere, viel stärkere Art handelt als jene, welche wir bei der Bäreninsel gesehen hatten.

Wir haben kaum am Pier festgemacht, als wir schon Besuch an Bord bekommen. Es sind junge Leute, Herren und Damen, welche ihre Sommerferien hier verbringen. Ein deutscher Robbenschläger, der aus dem Eismeer kommt, findet in Spitzbergen natürlich großes Interesse; längst hatte es sich herumgesprochen, daß wir in Anfahrt waren, und schon Tage zuvor hatte man uns erwartet. Unsere Eisbären fanden das größte Interesse, sie waren überall, wohin wir kamen, unser Renomierstück.

Abends machten wir unseren Gegenbesuch im „Nordpol-Hotel“. Es ist das nördlichste Hotel der Welt; wir waren erstaunt, in eleganten, mit Klubsesseln ausgestatteten Räumen empfangen zu werden.



Walter (rechts) mit Kurgästen des Nordpolhotels

Die Polygonbildung auf Spitzbergen

In der Kingsbay lernten wir einen jungen deutschen Naturwissenschaftler, Dr. Rohrhofer aus Linz, kennen, der uns viel Interessantes erzählte. Er war schon einige Wochen hier, unternahm mit einem Kameraden Hochgebirgs- und Gletschertouren, und machte dabei seine naturwissenschaftlichen Studien. Herrliche Versteinerungen aus der Tertiärzeit hatte er gefunden. Er stellte uns einen jungen Franzosen vor, der von der französischen Regierung ein Stipendium von 50000 Fr. erhalten hatte, nur zu dem Zweck, die Polygonbildung auf Spitzbergen zu studieren. Das war etwas Neues für mich!

„Ich kann Ihnen gleich hinter den Häusern die schönsten Polygone zeigen!“ sagte Herr Dr. Rohrhofer, „es sind sechseckige Gesteinsformierungen, welche man auf Spitzbergen in der vollendetsten Form vorfindet!“

Wir machten später einen Ausflug in die Umgebung, wo uns das Naturwunder gezeigt wurde. Ich will den Leser hier nicht mit naturwissenschaftlichen Dingen langweilen, und erwähne die Sache nur, um zu zeigen, welch harte Nuß die Natur hier den Gelehrten der ganzen Welt zu knacken aufgibt.

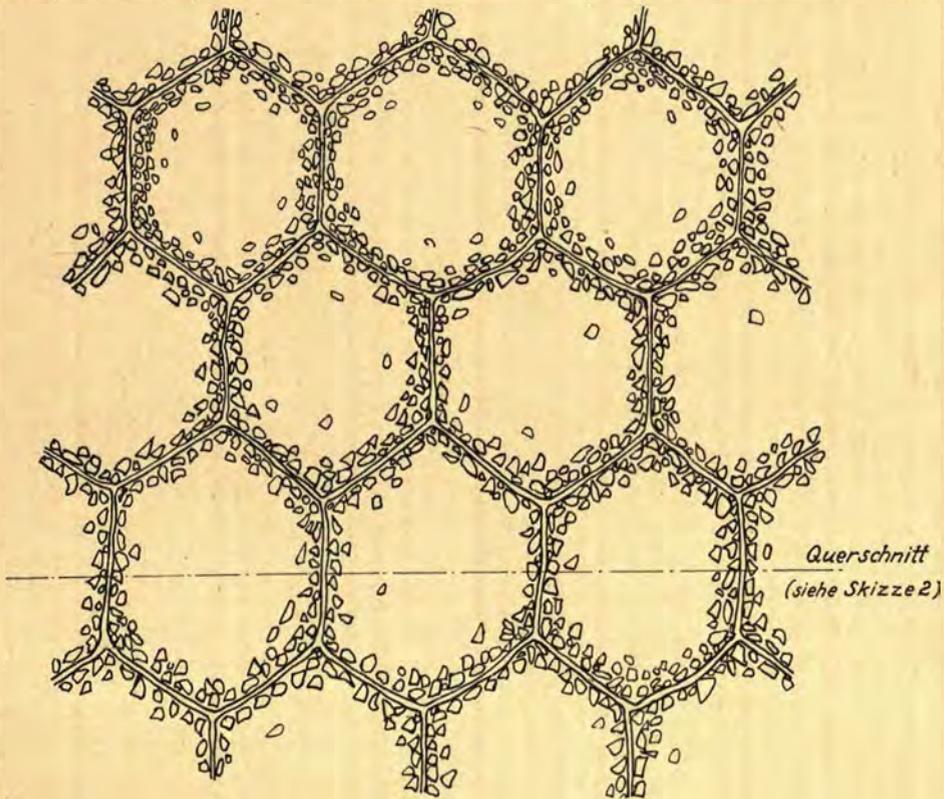
Auf einer Fläche von etwa zweihundert Meter Länge liegen kleine Steinchen, gereiht in korrekte sechseckige Figuren von vielleicht einem halben Meter Durchmesser. Die Figuren, welche wabenartig nebeneinander liegen, nennt man Polygone. Sieht man sich die Sache näher an, so entsteht sofort die Vermutung: hier hat einer aus Langeweile die Steinchen zu schönen sechseckigen Figuren zusammengetragen. Man steht hier vor einem Naturwunder, für welches bis heute noch keine Erklärung gefunden ist. Dr. Rohrhofer erklärte, daß über die Bildung der Polygone bereits 52 Theorien bestehen würden. Wenn nun so viele Theorien bestehen, dann kann man aber ruhig behaupten, daß man über die Entstehung der Polygone noch nichts mit Sicherheit weiß.

Ich will nun gerne versuchen, kurz zu erklären, was man heute über die Polygonbildung weiß oder vielleicht zu wissen glaubt. Wer alle die Vermutungen hört, welche über die Entstehung der Gebilde geäußert werden, kommt unwillkürlich auf den Gedanken, daß hier die Natur dem Menschen ihre Überlegenheit beweisen will. Es entsteht ja alles vor seinen Augen, und obwohl er seine gescheitesten Köpfe hierherschickt, ist bis heute keiner mit Sicherheit dahintergekommen, wie und warum sich die Steine ausgerechnet in eine vieleckige Ausrichtung bewegen.

In Spitzbergen ist der Boden im Sommer eineinhalb Meter unter der Erdoberfläche bis zweihundertdreißig Meter Tiefe ewig gefroren, weil die Jahres-

durchschnittstemperatur unter Null ist. Über dieser Gefrierschicht bilden sich die Polygone, und zwar durch Zusammenwirken von Feuchtigkeit, Wärme und Kälte. Der Vorgang ist aber derart kompliziert, daß die ganzen Wissenschaften der Physik, der Geologie und Meteorologie nicht ausreichen, um ihn zu erklären.

Die Temperaturen liegen im Sommer um den Nullgrad herum; sie schwanken oft innerhalb eines Tages von $+4^{\circ}$ bis -4° und mehr. Es geschieht in den Polargegenden im Sommer oft, daß auf wärmenden Sonnenschein, mehrfach am Tage, Kälte eintritt, vielleicht dadurch, daß sich eine Wolke vor die Sonne schiebt. Der feuchte Humusboden gefriert dann an der Oberfläche, dehnt sich aus und schiebt dabei die oben liegenden Steine ringartig auseinander. Warum aber gerade ringartig, weiß bis heute noch niemand. Es soll feststehen, daß diese Ringbildung oder Polygonbildung an den ewig gefrorenen Untergrund gebunden ist.

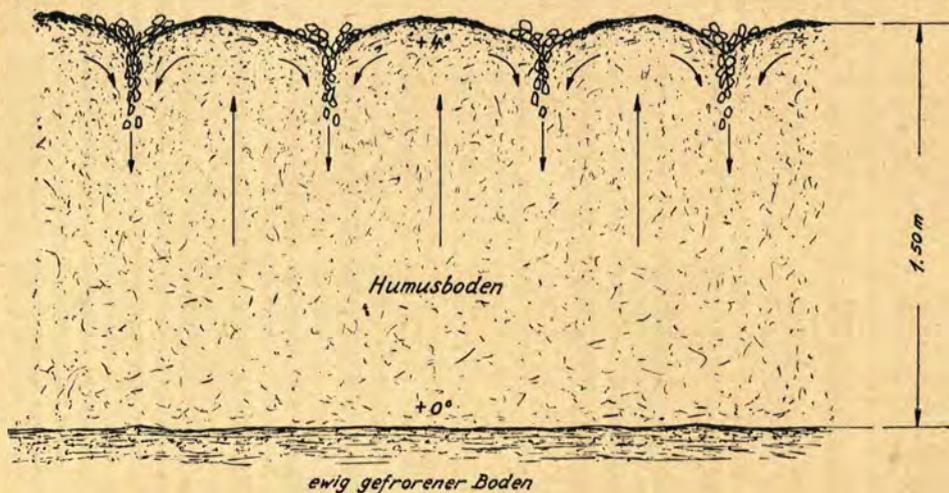


Skizze 1

Aufblick auf ein Polygonfeld (schematisch dargestellt)

Die Doppellinien bezeichnen die rillenartigen Vertiefungen, in welchen die Steine verschwinden. - Jedes Polygonfeld hat etwa 60-80 cm Durchmesser und ist kopfsteinpflasterartig gewölbt (siehe Skizze 2). Die Oberfläche der Felder besteht aus Humusboden und ist oft mit niederen Pflanzen und Moosen bewachsen.

Wenn man nun viele Ringe auf einer großen Fläche dicht nebeneinander legt und läßt sie durch irgendeine Einwirkung sich ausdehnen, so pressen sie sich gegeneinander und es entstehen zwangsläufig Vielecke, welche sich wie große Bienenwaben aneinanderhängen. Interessant ist nun die Feststellung, daß die Gesteinslinien rillenartig vertieft sind (siehe Skizze), es sieht aus, als ob die Steinchen in der Rille stark zusammengedrückt in die Tiefe hinabgezogen würden.



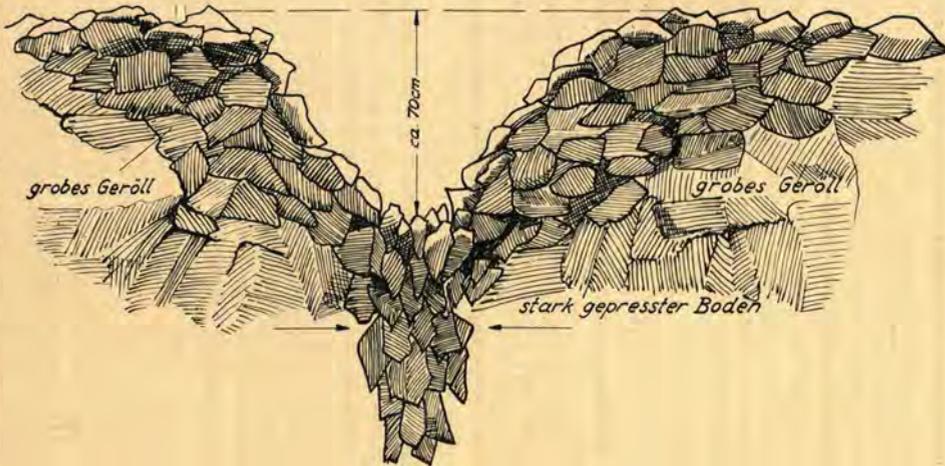
Skizze 2

Querschnitt durch ein Polygonfeld (schematisch dargestellt nach Skizze 1)

Auf der Oberfläche liegende Steine werden nach den Rändern verschoben und verschwinden in den rillenartigen Vertiefungen. – Jedes Polygonegebilde bildet eine „Brodellestelle“. In der Mitte steigt die Erde nach oben und bewegt sich an den Seiten abwärts. Die Steine werden hier unter seitlichem Druck förmlich nach unten gewalzt.

Tatsächlich besteht auch eine Theorie (K. Gripp), welche die einzelnen Polygone „Brodellestellen“ oder „Brodelleherde“ benennt. Diese Theorie verneint die Wirkung der schwankenden Temperatur um 0° herum und behauptet, daß das „Brodeln“ allgemein einsetzt, sobald eine Oberflächentemperatur von $+4^{\circ}$ erreicht ist. Das Wasser an der Oberfläche hat dann mit $+4^{\circ}$ seine größte Dichte erreicht, während es in der Tiefe nahe an der Grenze des Frostbodens bei $+0^{\circ}$ eine erheblich größere Ausdehnung hat. Das Dichtegefälle von $+4^{\circ}$ bis 0° soll nach einem Ausgleich streben, welches das „Brodeln“ der Erde innerhalb der Polygone verursacht, ähnlich wie das Wasser in einem erhitzten Kochtopf brodelte. Ich glaube aber, daß diese Bewegung Jahre benötigt, bis sie wahrnehmbar ist, und darin liegt wohl die größte Schwierigkeit, hinter das Geheimnis zu kommen, zumal der Boden Spitzbergens nur wenige Monate im Jahr schneefrei ist.

Ich hatte die Polygone schon am Wahlenbergfjord entdeckt; dort befanden sie sich in ganz großer Form, von über eineinhalb Meter Durchmesser, aber nur auf Gesteinsboden. In der Mitte der Figuren war keine Erde, sondern nur kleine Geröllsteine. Die Ränder der einzelnen Polygone waren ebenfalls markiert durch eine furchenartige Vertiefung des Bodens; es sah so aus, als ob jemand mit einer Spitzhacke sechseckige Figuren in den Boden geritzt hätte. Damals hatte ich mir schon den Kopf darüber zerbrochen, durch welche Einwirkung solche regelmäßige Figuren wohl entstehen könnten.



Skizze 3
Grabenbildung auf Kvitö (schematisch dargestellter Querschnitt)

Auf Kvitö entdeckte ich ebenfalls eine eigentümliche Bodengestaltung. Dort befand sich im groben Gletscherschutt ein Graben von 70 cm Tiefe, welcher sich in einem Abstand von fünfhundert Meter am Gletscherrand entlangzog. In der Mitte des Grabens erkannte man an der Steilstellung der flachen Steine, daß diese hier stark gepreßt wurden. Offenbar bestand hier eine starke Geländestauung. Ich stand vor einem Rätsel, das ich mir trotz allem Kopfzerbrechen nicht erklären konnte. Zuerst glaubte ich, daß der Graben vielleicht durch Menschenhand gezogen worden sei, aber wer zieht denn auf jener weltentlegenen Insel im groben Gestein einen tiefen dreihundert Meter langen Graben? Es lag auch kein Ausschüttungsmaterial an den Seiten, schon deshalb konnte meine Vermutung nicht richtig sein. Und so kombinierte ich weiter: vielleicht befand sich vor Jahren an dieser Stelle der Rand des Gletschers. Dann wird das herabrieselnde Wasser den Humusboden unter dem Geröll weggeschwemmt haben, so daß sich die Geröllschicht grabenartig senkte. Auch diese Annahme konnte nicht zutreffen, denn wohin soll der Humusboden geschwemmt werden, wenn 1,5 Meter unter der Erdoberfläche ewig gefrorener

Boden ist? Es ist ja kein Grundwasserspiegel vorhanden, vielmehr findet die Wasserzirkulation in der Arktis schon in geringer Tiefe ihr Ende und die Fortführung gelöster Stoffe nach unten ist nicht möglich.

Die abseits gerichtete Bewegung der Steine wird nur durch ihre Steilstellung in der Grabenmitte angezeigt, wie es aus der Skizze 3 ersichtlich ist. Wie tief diese Bewegung nach unten geht und wohin die Steine verschwinden, war nicht festzustellen und konnte auf der Skizze nur mutmaßlich angedeutet werden.

★

Von weitem sehen wir das Gerüst der riesenhaften Luftschiffhalle von Nobile. Von hier aus hat jene Polartragödie ihren Ausgang genommen, welche vor über zehn Jahren die Welt bewegte.

Ein seit zehn Jahren stillgelegtes Kohlenbergwerk liegt etwas oberhalb der Häuser am Bergrand. An den großen Fabrikanlagen, den Bahngeleisen, Lokomotiven und zahlreichen Loren erkennt man, daß viel Kapital investiert wurde und verloren gegangen ist. Seit dem Jahr 1917 förderte hier die Kings-Bay Kul Co. eine Kohle, welche nicht ergiebig war. Zeitweise wurden 350 Arbeiter beschäftigt, die jährlich über 70000 Tonnen Kohlen förderten. Die Förderung war sehr einfach, weil die festgefrorene Kohle jeden Wasserzufluß, ebenso schlagende Wetter verhinderte und weil die Zimmerung überflüssig war.

Die Förderleistung pro Mann und Schicht war mit zwei Tonnen (gegenüber damals 0,5 in Deutschland) sehr hoch. Trotzdem ist der Grubenbetrieb nach einer kurzen Blütezeit wieder eingestellt worden. Die Lage Spitzbergens ist für den Betrieb größerer Unternehmungen sehr ungünstig, weil nur wenige Monate zur Verladung der Kohle zur Verfügung stehen. Die damit verbundenen hohen Unkosten und der Umstand, daß man alles, was man zur Unterhaltung des Betriebes und der Belegschaft braucht, von weither einführen und auf Vorrat legen muß, haben zur Stilllegung des Betriebes geführt.

Ny-Aalesund ist keine Stadt; es sind vielleicht zwanzig Holzhäuser, welche unregelmäßig zerstreut in dem flachen Gelände stehen, keine Straßen, keine Wege; kreuz und quer, ohne System liegen Wasserleitungen von Haus zu Haus gehend, über dem Erdboden. Man muß aufpassen, daß man nicht darüber stolpert. Die Häuser, frühere Arbeiterwohnungen, sind verschlossen bis auf das Nordpolhotel und die Nordpolbar, welche im Sommer zwei Monate geöffnet sind.

Am nächsten Tag fuhr ich mit Herrn von Gamrat mit einem kleinen Motorboot auf die andere Seite der hier fünf Kilometer breiten Kingsbay. Unser

Doktor war scharf auf die großen Papageitaucher, welche fortwährend vor uns auftauchten und wieder verschwanden. Wir hatten aber keinen zur Strecke gebracht, weil aus dem stark schaukelnden Schiff kein sicherer Schuß möglich war; entweder er ging hoch darüber weg oder kurz vor dem Schiff ins Wasser.

Auf der anderen Seite der Bay war ein stillgelegtes Marmorbergwerk, welches wir ansehen wollten. Schiffsjunge Kurt war bei uns und freute sich kindlich, daß er auf Entdeckungsfahrt mit durfte.

In einer kleinen Bucht gehen wir an Land. Hier stehen etwa zwanzig Holzhäuser einer Arbeiterkolonie, weiter oben eine halbfertige Maschinenhalle, darin ein großer neuer Dampfkessel, welcher noch nicht fertig montiert ist. Daneben Kisten mit Maschinenteilen, eine Dampfmaschine aus England, welche noch nicht einmal ganz ausgepackt ist, die Schwungräder sind noch mit Papier und Sackleinwand umwickelt, wie sie aus der Fabrik kamen. Wir staunen, welche Werte hier schon jahrelang herumliegen und ahnen eine Riesenpleite. Am Ende haben die Engländer ihr Geld noch gar nicht bekommen? Noch weiter oben kommen wir ins „Bergwerk“. Mit einer großen Bohrmaschine wurde hier der Marmor im Tagbau abgebaut; große Marmorblöcke liegen herum, aber lange wurde hier nicht gebohrt, denn die Baugrube ist keine zwanzig Meter lang geworden.

Wohin man in Spitzbergen kommt, überall trifft man auf Pleiten und Untergang. Kohlenbergwerke auf der Bäreninsel, in der Kingsbay, Marmorbergwerke, Ballonhallen, nichts scheint in der lebensfeindlichen Arktis zu gelingen.

Longyearbay

Abends 8 Uhr verläßt die „Sachsen“ die Kingsbay; wir sehen backbord die Berge vom Prinz-Karl-Vorland. Ein Walfisch schießt wenige hundert Meter vor uns quer am Schiff vorbei, beim Auftauchen peitscht der Riesenkörper mit ungeheurer Energie durch die Wogen, um gleich darauf wieder zu verschwinden. Noch in weiter Ferne erkennen wir an dem weißen Gischt, wohin der Riese jagt.

Am nächsten Morgen fahren wir bei Regen schon im Isfjord, welcher hier einundzwanzig Kilometer breit ist. Auf der Südseite liegen zwei russische Kohlenbergwerke, welche wir in weitem Abstand passieren. Mehrere Dampfer liegen am Kai; sie bringen Kohlen nach Murmansk. Gegen Mittag treffen wir in der norwegischen Kohlenstation Longyearbay ein und machen am Pier fest. Im Jahr 1905 begann hier die amerikanische Firma Ayer and Longyear (später Arctic Coal Comp.) in Boston den Abbau der Kohle zu betrei-



In Longyearbay liegt das Bergwerk in halber Bergeshöhe

ben. 1916 ging das Unternehmen in die Hände der Store Norske Spitzbergen Kulkompanie in Oslo über, welche es heute noch betreibt. Es herrscht Hochbetrieb. In ununterbrochener Reihenfolge laufen auf einer fünf Kilometer langen Förderanlage die gefüllten Kohlenbunker aus dem Gebirge am Strand entlang bis zur Verladestation. Das Bergwerk sieht man von weitem auf hal-

ber Bergeshöhe am Steilhang liegen. Hier wird eine hochwertige Kohle gefördert, welche an die nordnorwegischen Häfen verfrachtet wird. In Longyearbay leben siebenhundert Arbeiter, darunter sechzig Frauen. Ich habe in meinem ganzen Leben, nicht einmal in Polen, einen solchen Schmutz gesehen, wie in diesem Ort; von einem Ort kann man schon gar nicht reden, denn hier baut



Kohlenstation Longyearbay an der Advent-Bay

jeder sein Haus hin, wo es ihm beliebt. Die „Hauptstraße“, an welcher die meisten Arbeiterwohnhäuser stehen, ist bodenlos und ein einziger Morast. Ein Lastkraftwagen, welcher den Abhang heraufgerattert kommt, wirft große Schmutzfontänen nach den Seiten heraus und an die Häuserwände hin. Aus den Lagerhallen und dem Kraftwerk werden alte Maschinenteile, Fässer Kisten, aller Unrat und die Schlacken einfach den Abhang hinuntergeworfen; hier bleibt alles liegen. Ähnlich sieht es vor jedem Haus aus. Kein Mensch denkt daran, diesen Schmutz wegzuschaffen. Hier gibt es nämlich keine Gemeindeverwaltung, welche für Ordnung sorgt. Jeder macht, was er will. Niemand zahlt Steuern, entsprechend sieht auch der Ort aus. Die Arbeiter verdienen sechzehn Kronen pro Tag, wobei man berücksichtigen muß, daß hier die Kaufkraft der Krone dieselbe ist, wie die der Mark in Deutschland. Die Arbeiter wissen nicht, was sie mit dem vielen Geld anfangen sollen, denn die Store

Norske Spitzbergen Kulkompanie, welche hier dominiert, beköstigt die Arbeiter frei, Steuern und Soziallasten werden nicht abgezogen.

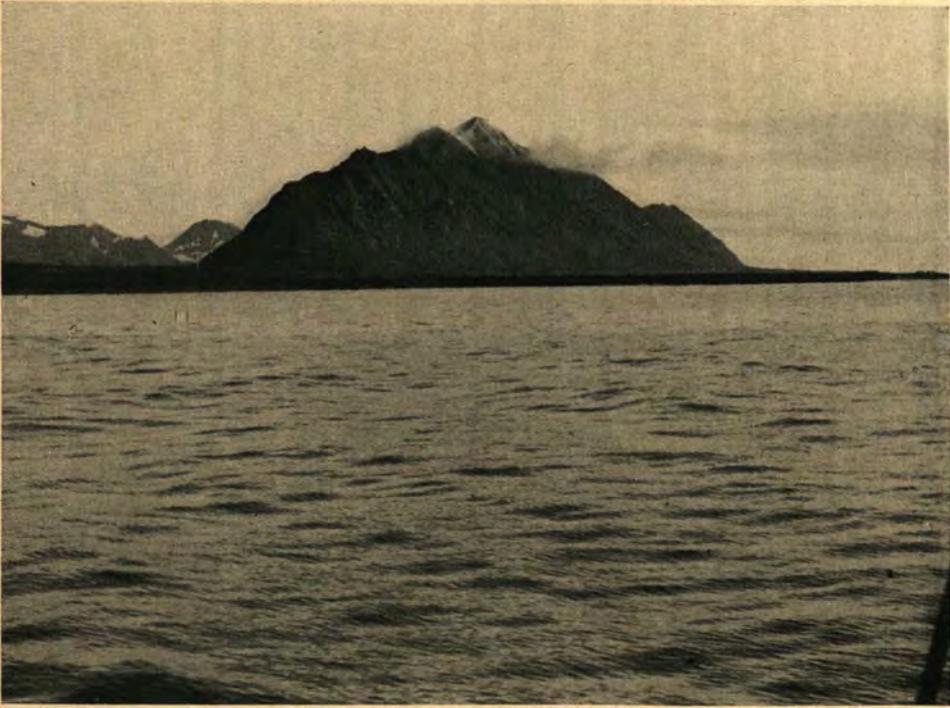
Dagegen sind die Wohnungen innen sehr sauber gehalten und gemütlich, auch die große Kantine, in welcher die Arbeiter reichlich verpflegt werden, ist vorbildlich eingerichtet.

Die Arbeiter haben freie Jagdgelegenheit. Vor mehreren Häusern hängen Ringelgänse und ein Nordseetaucher; die wilden Rentiere sollen ganz vertraut bis an die Häuser kommen, sind aber streng geschützt.

Die Angestellten der Firma haben ebenfalls freie Wohnung, freie Verpflegung bei 375 Kronen Monatsgehalt. Verheiratete Angestellte erhalten höheren Gehalt, während Frau und Kinder freien Unterhalt genießen. Im Ort befindet sich ein großer Hundezwinger, in welchem zehn Grönlandhunde für Expeditionszwecke gehalten werden; durch tiefen Morast waten wir dorthin. Einige ganz kapitale Rüden sind dabei; die Kerle sind muskulös wie Bären und haben ausgesprochene Raubtierköpfe. Die dichte Behaarung trägt noch dazu bei, die Hunde wild und gefährlich erscheinen zu lassen. Als wir ans Gitter herantreten, verhalten sie sich aber ganz zutraulich. Über unseren Purzel haben sie sich so gefreut, daß sie alle am Gitter zusammenströmten und ihrer Freude über diesen seltenen Besuch durch allerhand Gesten Ausdruck gaben;



Der Ladepier



Am Südausgang des Isfjordes passierten wir Kap Linné

zu gerne hätten sie mit ihm gespielt. Auf einer Kiste liegt der bärenstarke Hauptrüde wie ein Pascha und beobachtet mit Luchsaugen, was in seinem Zwinger vor sich geht. Vor seiner Kiste hat er im Halbkreis Knochen und Futterreste hingelegt, welche er eifersüchtig bewacht; wehe dem, der sich in die Nähe seiner Schätze wagt oder auch nur einen Blick darauf wirft.

Plötzlich entsteht eine große Rauferei, wir glauben, jetzt wird einer umgebracht, so heftig verbeißen sich die Hunde ineinander, aber nichts ist passiert; knurrend umkreisen sich die beiden Raufbolde mit fletschenden Zähnen. Das ist nun einmal so unter Polarhunden.

Sturmfahrt nach Tromsö

Am 25. August, nachmittags 2 Uhr, verlassen wir Longyearbay und damit endgültig den spitzbergenschen Boden. Wir fahren der Westküste entlang nach Süden und legen uns frühzeitig zur Ruhe. In der Nacht kommt Alfred in die Kabine: „Bullaugen dicht, es gibt Sturm!“ Bald darauf ging es los! Die Wogen donnerten an die Bordwand und das Schiff fing an zu rollen, so daß an Schlaf nicht mehr zu denken war.

Am nächsten Morgen schaue ich durch das Bullauge und sehe über die schaumgekrönten Wogen hinweg weitab das Südkap liegen. Es war mein Abschied von Spitzbergen.

Als ich zu Henry auf die Brücke komme, sagt er zu mir:

„Es gibt noch mehr, die Bäreninsel hat schweren Sturm gemeldet!“ Na, das kann schön werden!

Wir haben südöstlichen Kurs auf die Bäreninsel. Aus Südwest bläst der Sturm und bringt haushohe Wogen heran. Der Seegang hat hier einen anderen Charakter, als damals am Nordostland; obwohl der Sturm nur Stärke 8 erreicht, ist die See gewaltiger, weil sie aus der weiten Grönlandsee kommt und sich besser entwickeln kann. Auf dieser Reise bekamen wir einen Begriff, was es heißt, mit einem Robbenschläger bei schwerem Sturm über den Ozean zu fahren. Spielend tanzt die „Sachsen“ über die hohen Wogen hinweg und verschwindet gleich darauf tief im nächsten Wellental; man glaubt, man fährt in einem Gebirge, wenn man auf die hohen Wogenkämme emporblickt, welche sich drohend über dem Schiff erheben. Im nächsten Moment werden wir mit ungeheurer Gewalt gehoben und können für einen Moment den in Aufruhr befindlichen Ozean von hoher Warte weithin überblicken. Schwere Brecher kommen über das Schiff herein und decken das ganze Vordeck zu. Den armen Eisbären geht es schlecht; sie sind mit großen Planen zugedeckt, aber was nützt das, wenn das Deck metertief unter Wasser steht?

Gegen 9 Uhr abends wird der Sturm noch stärker; von meinen Kameraden habe ich schon den ganzen Tag nichts gesehen, sie liegen, ergeben in ihr Schicksal, im Bett. Unter Lebensgefahr bin ich in die Messe hinuntergeturnt, um wenigstens einmal etwas zu essen. Heinrich steht treu und brav in seiner schaukelnden Küche; er weiß aus Erfahrung, wo er sich bei jeder Schiffsbewegung festhalten muß; tausendmal sind es dieselben Griffe.

„Schlechtes Wetter, Herr Rehfus!“ sagt er zu mir, als ob ich das nicht selbst merken würde.



Fischkuttes im Windschutz der Bäreninsel

In größter Eile verschlinge ich das Eintopfgericht; es ist fast unmöglich, zu essen, denn bei jeder Bewegung droht man, über den Tisch hinwegzustürzen; ich kann mich ja nirgends festhalten, wenn ich in der einen Hand den Teller halten muß und in der anderen den Löffel.

Nurschleunigst wieder 'raus aus diesem Loch, oben auf der Brücke ist es schöner.

Die ganze Nacht hindurch geht dieser Hexensabbat weiter, der uns körperlich alle mitnimmt. Es ist sehr anstrengend, den Körper dauernd im Gleichgewicht halten zu müssen; es ist genau dasselbe, wenn jemand zu Hause sechs- unddreißig Stunden lang Freiübungen machen muß; bei uns waren es aber keine Frei-, sondern Zwangsübungen.

Endlich, am 27. August, erblicken wir 9 Uhr vormittags die rettende Bäreninsel. Wir fahren die Ostküste entlang und ankern fünfhundert Meter vom Strand entfernt im Windschutz. Gott sei gedankt, daß man sich endlich ruhig hinlegen kann. Vor uns liegen etwa zehn norwegische Fischerboote, welche hier das Abflauen des Sturmes abwarten wollen. Wir bekommen bald Besuch an Bord. Die Norweger bringen Fische mit, einer trägt einen meterlangen Heilbutt; sie werden gegen Lebensmittel eingetauscht. Die Norweger klagen über den schlechten Fang und darüber, daß sie nichts verdienen. Acht Tage seien sie schon unterwegs und hätten erst sechs Zentner Fisch gefangen.

Ein hochgewachsener, blonder Norweger sitzt unter uns in der Messe; er ist, wie alle Norweger, sehr wortkarg.

„Wieviele Storkobben habt ihr gefangen?“ fragt er nach einer Weile.

„Sechsendreißig!“ erwiderte Olsen. Der Norweger nickt verständnisvoll mit dem Kopf. Kein Wort wird weiter gesprochen.

Nach einer Weile fragt er wieder:

„Wieviele Bären habt ihr geschossen?“

„Vierundzwanzig!“ sagt Olsen. Der Norweger nimmt es schweigend zur Kenntnis.

„Wo habt ihr das Eis angetroffen?“ fragt er nach einer längeren Pause wieder.

„Bei Kwitö!“

So unterhalten sich die wortkargen norwegischen Fangleute über die Erlebnisse auf ihren Reisen. Es sind Menschen, welche von Jugend auf im Kampf mit den Naturgewalten der Arktis aufwachsen. Nichts vermag sie zu erschüttern. Sie kennen nur Jagd, Fang, Gefahr und Härte und sind dazu von der Natur mit einer Gemütsruhe ausgestattet, wie man sie nur in Norwegen findet.

Der Kapitän erklärte uns, daß er vorläufig nicht weiterfahren könne, weil das Meer südlich der Bäreninsel zu flach sei und die See zu steil hereinkommen würde.

Hinter uns trifft ein großer Dampfer ein und wirft in etwa tausend Meter Entfernung Anker. Es ist ein Russe, der aus Murmansk kommt und im Isfjord Kohlen laden will. Auch er sucht Schutz hinter der Bäreninsel.

Am nächsten Tag kommt noch ein großer Dampfer aus Norden an. Wieder ein Russe, der vom Isfjord kommt. Er legt sich in die Nähe des anderen.

Der Sturm bläst mit unveränderter Heftigkeit. Ich wäre gern an Land gefahren, aber der Kapitän lehnt ab:

„Sie werden ja weggeblasen, wenn Sie auf die kahle Hochfläche kommen!“ meinte er, „außerdem muß ich sofort wegfahren, wenn der Sturm nachläßt!“

Von weitem sehe ich die vielen Seevögel an den kahlen Felswänden sitzen. Große Mantelmöven streichen am Schiff vorbei. Hinter einem der Fischerboote tummeln sich Hunderte von Seevögeln im Wasser, dort werfen die Norweger Fischabfälle ins Meer.

Am 28. August gegen 7 Uhr abends teilt uns der Kapitän mit, daß er jetzt weiterfahren würde. Der Sturm hat auf Stärke 4 nachgelassen.

Bald darauf verlassen wir die Bäreninsel. Vor uns steht, wie eine Mauer, die hochgehende See; sobald wir aus dem Windschutz hineingeraten, geht der Tanz wieder los. Nach einigen Stunden läßt aber der Sturm ganz nach, die Wogen glätten sich, und wir fahren gegen schwere Dünung aus Südwest, Richtung Tromsö.

Die Nächte sind hier schon dunkel geworden. Erst am 30. August 3 Uhr morgens sehen wir die ersten Feuer der norwegischen Küste; um 9 Uhr machen wir in Tromsö am Pier der „Nord-Olje“, einem Öl-Lager, etwas nördlich der Dampferhaltestelle, fest.

★

Hier erreicht mich die Hiobsbotschaft, daß mein elfjähriger Junge schon vor drei Wochen gestorben ist.

Gibt es für einen Vater einen schwereren Schlag, wenn er seinen einzigen, hoffnungsvollen Jungen verliert? Der Gedanke, daß ich das Kind, an dem mein Herz hing, niemals wiedersehen sollte, ließ mich innerlich ganz zusammenbrechen. Es war fürchterlich.

Herr von Gamrat übergab mir einen Brief meiner Frau, aus dem ich erfuhr, daß der lebensfrohe, gesunde Junge an spinaler Kinderlähmung erkrankte und innerhalb vier Tagen starb. So ist Tromsö auch für mich von schicksalhafter Bedeutung geworden. Niemals hätte ich geglaubt, daß sich meine Heimreise so unglücklich gestalten würde.

Hier erfahren wir, daß große Schwierigkeiten bestehen, nach Deutschland heimzukommen, denn wegen der Kriegsgefahr haben die norwegischen Dampfer den Dienst nach Hamburg eingestellt und verkehren nur noch bis Bergen. Der Kapitän erklärte uns, daß wir mit der „Sachsen“ nach Hamburg weiterfahren müßten. Wir beraten lange, was zu tun ist. Herr von Gamrat und ich beschließen, auf der „Sachsen“ zu bleiben, während die anderen beiden Teilnehmer heute Nacht mit dem Dampfer „Irma“ nach Bergen weiterfahren wollen, um von dort zu versuchen, mit der Bahn nach Deutschland zu kommen.



Die Ostküste der Bäreninsel

Die Heimreise

Die Aussicht, mit der „Sachsen“ in die Heimat zurückzukehren und noch acht Tage mit den mir liebgewordenen Kameraden von der Besatzung und meinem Freund von Gamrät verbringen zu können, war mir durchaus angenehm; in der Gesellschaft fand ich Ablenkung und konnte den Zustand meiner fürchterlichen seelischen Verfassung leichter ertragen.

Wir benutzten den Vormittag, um für die Rückreise Obst, Gemüse und Zitronen einzukaufen, denn wir hatten einen wahren Heißhunger auf hochwertige Vitaminträger bekommen. Die folgenden Tage lebten wir fast nur von Gurkensalat, Äpfel, Apfelspeisen und Pampelmusen und fühlten uns gleich als ganz andere Menschen. Die Veränderung in der körperlichen Konstitution war auffallend.

Bei der „Nord-Olje“ neben unserem Kai war der Lagerschuppen eines norwegischen Robbenfellhändlers. Alfred hatte mich darauf aufmerksam gemacht, daß man hier Robbenfelle zu günstigen Preisen erwerben könne. Die Halle war über hundert Meter lang. Bergeweise, bis unter das Dach, waren hier die Robbenfelle gestapelt. Hunderttausend mögen es gewesen sein: Das Ergebnis einer einzigen Fangsaison. White-Coats und Blue-Backs lagen in zwei Räumen getrennt, dazwischen sortierten die Arbeiter die gesalzenen Felle nach Größe und Qualität. Die Blue-Backs fangen die Norweger im Frühjahr bei Neufundland, die White-Coats bei der grönländischen Küste. Niemals hätte ich aber für möglich gehalten, daß solche Massenstrecken erzielt werden, wobei man berücksichtigen muß, daß es sich hier in Tromsö doch nur um eine einzige Firma handelt, und daß in ganz Norwegen noch mehrere solcher Lager vorhanden sind. Die Blue-Backs sind die Jungen der Klappmütze und werden während der Wurfzeit im März geschlagen. Sie sind schon sehr stark, wenn sie auf die Welt kommen; ich hatte Gelegenheit, einige dieser prächtigen, fast eineinhalb Meter langen Winterfelle zu erwerben. Der Inhaber überließ sie mir entgegenkommend zu demselben Preis, den er an die Fänger bezahlen mußte und gestattete mir noch, die größten Stücke herauszusuchen. Für Blue-Backs und White-Coats werden in Tromsö je 30 Kr. (18 RM.) bezahlt. In Deutschland könnte man den vierfachen Preis erzielen, denn es sind die begehrtesten Pelzstücke, welche es gibt. Es ist die höchste Zeit, daß die Deutschen sich auch bemühen, am Robbenfang in größerem Umfang teilzunehmen. Firmen, wie die „Nordmeer-Reederei“, welche den Eismeerfang betreiben, werden daher seitens der deutschen Regierung weitgehendst steuerlich

und finanziell unterstützt. Aber ohne Norweger geht es noch nicht, es muß eben alles gelernt sein.

Die Norweger sehen es nicht gern, daß die Deutschen bestrebt sind, in ihre seit Jahrhunderten angestammten Jagdgründe im Eismeer einzudringen.

„Sie glauben nicht, wie die Norweger uns hassen, weil wir jetzt auch auf Robbenfang fahren!“ erzählten mir die Matrosen wiederholt schon während der Reise; sie hatten die feindselige Haltung der Bevölkerung während des wiederholten Aufenthalts in Tromsö und Bergen schon oft zu spüren bekommen. Sie beklagten sich deshalb bei mir:

„Unsere Norweger sind ganz unzuverlässig; der einzige, auf den wir uns verlassen können, ist der Harpunier Sigurd, er ist ein anständiger Kerl. Aber die anderen machen uns Schwierigkeiten wo sie können; sie haben Angst, daß wir etwas von ihnen lernen und befürchten, daß sie durch uns brotlos würden!“

So hat unser Käpt'n auf seinen Eismeerfahrten keinen leichten Stand; er braucht die Norweger und kann sich doch nicht ganz auf sie verlassen, weil sie Konkurrenz wittern.

Am 31. August, nachmittags 3 Uhr, legte der Käpitän vom Pier los, nachdem wir uns von unseren norwegischen Kameraden verabschiedet hatten. Wir hatten einen Lotsen an Bord, weil zur Fahrt innerhalb der Schären Lotsenzwang vorgeschrieben ist. So bestand die Möglichkeit, in ununterbrochener Tag- und Nachtfahrt die zweitausend Kilometer weite Reise nach der Heimat fortzusetzen.

Dreimal ertönt die Hupe der „Sachsen“, als wir am Hafen von Tromsö in flotter Fahrt vorbeifahren. Bald darauf verschwindet die Stadt unseren Blicken. Wir fahren durch enge, verwinkelte Fjords und lassen die herrliche Gebirgslandschaft an unseren Blicken vorbeiziehen.

Als ich morgens aufs Deck komme, liegt die ganze Gebirgskette von Lofoten schon hinter uns. Der Anblick dieser schroffen Berge fesselt jeden Reisenden immer wieder. Man glaubt, hier sei ein Hochgebirge ins Meer gesunken und nur die Spitzen ragen noch heraus. Bei prächtigem Sonnenschein zieht die „Sachsen“ einsam über das weite Meer nach Süden.

Am späten Nachmittag treffen wir schon auf der Höhe von Bodö ein. Auf den kleinen Schäreninseln, welche hier zahllos der Küste vorgelagert sind, sitzen große, schwarze Vögel. Es sind Kormorane. In schwerfälligem Flug kommt einer dieser kapitalen Vögel nahe am Schiff vorbeigestrichen, umkreist es in großem Bogen, um dann wieder zu seinen Kameraden auf der Schäreninsel zurückzukehren. Mit langen Hälsen sichern die Vögel herüber.

Durch das Radio erreichen uns alarmierende Nachrichten über den Kriegszustand mit Polen: Die Polen seien in Ostpreußen eingedrungen, Berlin sei von Fliegern bombardiert, und bei einem Luftangriff auf Warschau seien vierunddreißig deutsche Flugzeuge abgeschossen worden!

Unser Lotse sitzt dauernd in der Radiozelle und hört die norwegischen Sender ab: Die Engländer würden im Süden die norwegische Küste blockieren und Frankreich und England hätten den Krieg an uns erklärt! Deutsche Sender können wir nicht erreichen, weil der Empfang zu schwach ist und das starke Motorgeräusch alles übertönt. Wir waren daher ganz auf die tendenziösen, deutschfeindlichen norwegischen Nachrichten angewiesen.

Oskar, der Funker, hat aber nachher doch festgestellt, daß die Nachrichten, welche uns der Lotse schadenfreudig übermittelte, nicht zutreffen!

Der Kapitän erhält durch Rundfunk den Befehl, auf jeden Fall den Schären entlang zu fahren und in Bergen beim Konsulat neue Befehle entgegenzunehmen. Die politische Lage muß äußerst gespannt sein!

Am 3. September geraten wir 5 Uhr morgens in den Schären in der Gegend von Trondheim in dichten Nebel. Der Lotse kann nicht mehr weiterfahren und muß Anker werfen. In der Ferne hören wir das tiefe Hupen der im Nebel festliegenden Dämpfer, einer liegt ganz nahe hinter uns, wir antworten in langen Intervallen.

Erst gegen 11 Uhr lichtet sich der Nebel, so daß wir Sicht auf achthundert Meter erhalten. Ein großer deutscher Dampfer kommt uns entgegen. „Antje Fritzen“ steht auf dem Heck. Große Freude beiderseits! Wir denken: wenn der jetzt noch nach Norden fährt, muß die politische Lage einwandfrei sein. Der Kapitän meint aber, das hätte gar nichts zu bedeuten.

„Der ladet in Narwik sein Erz, und wenn er sich schon der Gefahr aussetzen muß, später torpediert zu werden, dann will er wenigstens die Chance haben, noch eine Erzladung nach Hause mitzubringen!“

Nachmittags 4 Uhr geraten wir schon wieder in Nebel und müssen halten. Der Nebel war so dicht, daß der Lotse sich entschließt, an einer kleinen Schäreninsel zu übernachten. Es ist trostlos! Wenn das so weiter geht, sind wir in vierzehn Tagen noch nicht zu Hause! Dazu die politische Unsicherheit. Oskar bringt die Nachricht von der Kriegserklärung Englands und Frankreichs an Deutschland. Es ist ihm gelungen, einen deutschen Sender zu erhalten, so daß wir in der Messe die Rede des Führers im Reichstag hören können. Jedes Wort wird gierig von uns aufgenommen.

Wir sind natürlich in großer Sorge, was jetzt passieren wird; am Ende können wir gar nicht nach Deutschland zurückkehren, wenn die Küste blockiert wird! Und wie mag es in meiner Heimatstadt Kehl am Rhein aussehen?

Erst nachts 12 Uhr klärt es auf, so daß wir endlich weiterfahren können. Uns ist es aber schwer ums Herz!

Seit zwei Tagen ist Kurt erkrankt und liegt mit hohem Fieber im Bett. Der Doktor hat ihn in Behandlung und sagt zu mir:

„Das ist eine böse Sache, ich glaube es ist Typhus!“ Ich erschrecke; das

würde gerade noch fehlen, wenn jetzt eine ansteckende Krankheit auf dem engen Schiff ausbrechen würde. Der Doktor ist ganz nervös geworden und läßt mir keine Ruhe.

„Waschen Sie sich nicht mehr und putzen Sie sich die Zähne nicht mehr mit dem Wasser; es ist schlecht, Sie können sich damit infizieren!“ legt er mir ans Herz.

Mit der Trinkwasserversorgung sieht es bei uns schlecht aus. Das faulig schmeckende Wasser mußte seit einiger Zeit zur Kaffee- und Speisenzubereitung verwendet werden. Der Kaffee war für uns nicht mehr genießbar und auch die Speisen hatten einen merkwürdigen tranigen Geschmack, so daß wir sie stehen ließen. Wir teilten unsere Vorräte in Gurken, Äpfeln und Pampelmusen so ein, daß sie wenigstens bis Bergen ausreichen mußten; dort hofften wir, wieder einkaufen zu können.

Am 4. September erreichen wir vormittags die Gegend südlich Aalesund und durchfahren bei Maloy, tief im Land, herrliche Fjorde. Bis zweitausend Meter streben die senkrecht abfallenden Berge empor; wir fahren mitten im Hochgebirge. Abends passieren wir den großen Sognefjord und treffen nachts 2 Uhr im Lichtermeer von Bergen ein. Mitten im Hafen werfen wir Anker.

Bei Tagesanbruch sehe ich mir unsere nähere Umgebung an. Hundert Schritt neben uns liegt ein moderner englischer Tankdampfer. Der wird auch seine Sorgen haben, denke ich mir. Mehrere deutsche Fischdampfer liegen im Hafen. Ein deutscher Dampfer ist hoch mit Bauholz beladen, unser Kapitän hat Verbindung mit ihm aufgenommen und berichtet uns, daß das Schiff aus Liverpool kommt, wo es gerade mit dem Löschen der Ladung beschäftigt war. Als er die Nachricht von der Kriegserklärung erhielt, waren die Engländer gerade in der Kirche. Diese Gelegenheit benutzte er, heimlich still und leise den Liverpooler Hafen zu verlassen und über Island nach Norwegen zu entkommen.

Ein Marineboot legt bei uns an; die Offiziere gehen an Bord und plombieren unseren Radioapparat. Es wird uns streng verboten, an Land zu gehen, nur der Kapitän darf auf das Konsulat. Auch unser Doktor darf als neutraler Schweizer an Land und findet dabei Gelegenheit, unsere Obst- und Gemüse-vorräte zu ergänzen.

Der Käpt'n kommt wieder an Bord. Er hat vom Konsul eine geheime Order erhalten, mit welcher ihm Richtlinien gegeben werden, wie er sich nach Deutschland durchschlagen und die deutschen Minensperren passieren soll. Der direkte Weg nach Hamburg ist schon gesperrt. Er ist ganz erregt über die deutschfeindliche Einstellung der Norweger. Im Krankenhaus weigerte man sich, unseren schwerkranken Kurt aufzunehmen.

„Zuerst zahlen!“ haben ihm die Norweger erwidert.

Wir erhalten Besuch vom Kapitän eines deutschen Fischdampfers. Er erzählt, daß man ihm als Deutschem die Herausgabe von Lebensmitteln für die Mannschaft verweigert hätte, obwohl er alles bezahlen wollte. Ich bin erstaunt und empört über das Verhalten der Norweger. Wir werden ja behandelt wie der Landesfeind, und dieses Land will neutral sein? Ich hätte das nie für möglich gehalten; auf der Herreise haben sich die Norweger ganz korrekt verhalten, aber jetzt im Krieg werden die Leidenschaften entfacht und das wahre Gesicht kommt zum Vorschein! Wir wußten zwar, daß die Norweger nicht deutschfreundlich und durchaus pro-englisch eingestellt sind, aber überall, wo wir mit ihnen in Berührung kamen, bei Behörden, in Geschäften, auf den Dampfern, in den Hotels, waren sie korrekt und zuvorkommend.

Und jetzt dieser Wandel!

Der Kapitän schickt zwei Matrosen mit dem Ruderboot an die Frischwassertankstelle. Nach einer Weile kommen sie mit dem leeren Faß wieder und melden, die Norweger würden die Herausgabe von Frischwasser verweigern.

Das ist ja unerhört!

Auch unser Lotse, welcher von Land zurückkam, war uns nicht wohl gesinnt, so daß wir ihn mit Vorsicht genießen mußten. Es machte ihm sichtlich Vergnügen, uns die norwegischen Tendenzmeldungen, welche für uns ungünstig waren, bekanntzugeben. Er übergab mir eine Zeitung, in welcher in dicken Schlagzeilen zu lesen war:

„Wilhelmshaven und Cuxhaven von den Engländern bombardiert!“

„Drei deutsche Schlachtschiffe schwer beschädigt!“ und dann stand in ganz kleiner Schrift darunter:

„Die Deutschen sagen: Sechs englische Flugzeuge seien abgeschossen!“

Dann las ich weiter, daß die französische Artillerie an der ganzen Front das Bombardement eröffnet hätte. Das waren schlechte Nachrichten für mich. Bis ich nach Hause komme, liegt meine Heimatstadt schon in Trümmern, denke ich.

Wir waren ganz erleichtert, als der Kapitän erklärte, daß er heute nacht 2 Uhr den Hafen verlassen will, um nach Süden weiterzufahren.

Um 10 Uhr morgens passieren wir den Hafen von Haugesund. Eine ganze Walfangflotte mit dem Riesenmutterschiff liegt unter Dampf zur Ausfahrt in die Antarktis bereit. Der Lotse erklärte uns, daß die Schiffe nicht ausfahren können, weil sich die Matrosen weigerten, wegen dem Kriegszustand auszufahren. Zwei große deutsche Frachtdampfer überholen uns, welche ebenfalls den gefährlichen Durchbruch nach der Heimat versuchen wollen.

Wir sind in dem kleinen Hafen Kopervik. Ein großer deutscher Ozeandampfer liegt hier vor Anker. „Teigte“ steht vorn am Bug des weißen Riesen. Wir schauen senkrecht an den mächtigen Bordwänden empor. Begeistert win-



Mein Freund Dr. von Gamrat

ken uns die Passagiere zu, sie freuen sich, einen deutschen Robbenschläger hier anzutreffen. Das Schiff kommt aus Marokko und hat bei Bekanntwerden der Kriegserklärung einen weiten Umweg über Island nach der norwegischen Küste gemacht, um von hier aus innerhalb der Dreimeilenzone zu versuchen, nach Hause zu kommen.

Unser Lotse verläßt uns hier, weil sein Auftrag erledigt ist. Wir weinen ihm keine Träne nach!

Zwei Zolloffiziere kommen an Bord, prüfen die Papiere und den plombierten Funkapparat. Als sie erfahren, daß unser Doktor Schweizer ist, erregt das ihr höchstes Interesse.

„Weshalb fahren Sie nicht mit der Bahn nach Hause?“ fragen sie ihn.

„Man hat mir das in Bergen verboten und außerdem will ich jetzt mit dem Schiff nach Hause fahren!“ erwidert der Doktor.

„Sie können ohne weiteres mit der Bahn nach Hause fahren, wir raten Ihnen, das Schiff zu verlassen, kommen Sie mit uns an Land!“ drängen die Zollbeamten.

Der Doktor bleibt fest:

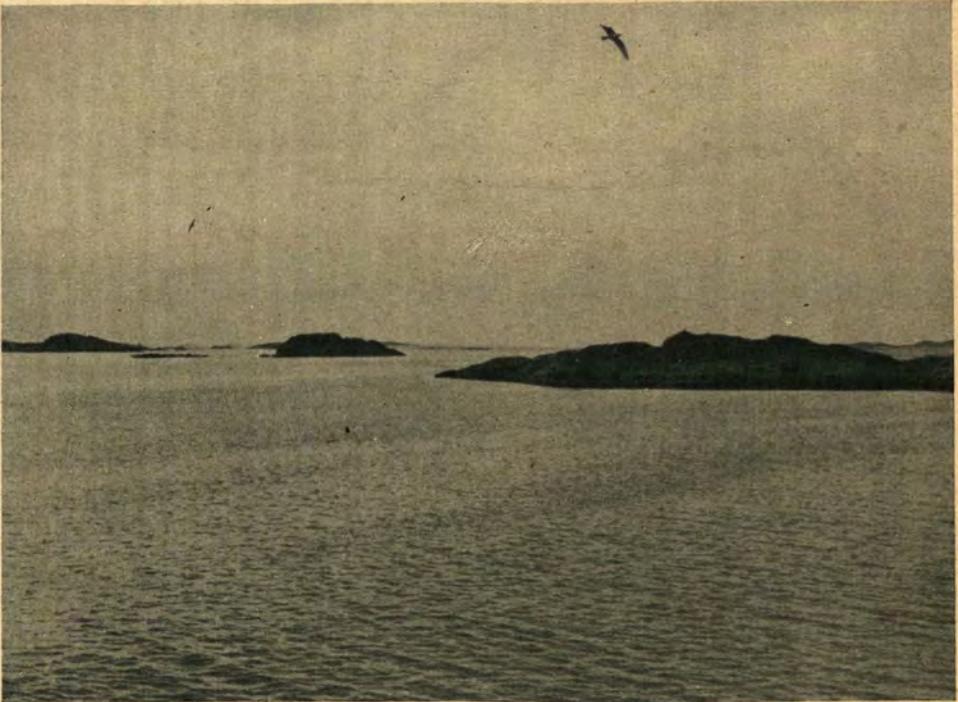
„Ich habe mich nun einmal entschlossen, mit meinen Kameraden nach Hause zu fahren und will lieber an Bord bleiben!“

Die Zollbeamten haben irgendeinen triftigen Grund, den Doktor als Neutralen von Bord zu holen, sonst würden sie nicht so drängen. Der Kapitän meint, sie wollen verhindern, daß ein neutraler Zeuge an Bord ist, wenn uns die Engländer innerhalb der Dreimeilenzone kapern oder abschießen sollten, was leider oft der Fall ist. Uns scheint noch allerhand bevorzustehen!

„Wir raten Ihnen nochmals, mit der Bahn zu fahren. Der Kapitän hat nur ein Interesse, nämlich sein Schiff nach Hause zu bringen. Ob Sie dabei in Gefahr kommen, ist ihm egal. Kommen Sie auf jeden Fall mit uns an Land und sprechen Sie dort mit unserem Chef!“

Dem Doktor wird es ungemütlich; mir aber auch. Wir beraten hin und her. Es stellt sich heraus, daß nur der Doktor die Erlaubnis erhalten kann, mit der Bahn zu fahren, mir als deutschem Staatsbürger ist es verboten.

„Ich werde bei Ihnen bleiben!“ erklärt er mir, „wir sind so lange zusammen gefahren und werden auch die Reise zusammen beenden!“



Durch die Schären nach der Heimat

Wir durchbrechen die englische Blockade

Es war mir natürlich angenehm zu wissen, daß mein Freund auf der bevorstehenden gefährlichen Reise bei mir bleiben wollte, und ich rechnete es ihm hoch an, daß er das Angebot, mit der sicheren Bahn nach Hause zu fahren, ausschlug!

Ein großer Frachtdampfer, hoch mit Holz beladen, fährt in den Hafen ein. Er zeigt die holländische Flagge und heißt „Helge“. Beim näheren Hinsehen sehen wir, daß der richtige Name teilweise übermalt ist. „Helga Böge“ können wir nur undeutlich lesen. Die Mannschaft winkt uns zu. Es ist ein deutscher Dampfer, der in Stettin beheimatet ist. Kapitän Kriete legt die „Sachsen“ längsseits an den 4000-Tonner fest. Unser kleines Schiff neben dem Riesen sieht aus wie ein Kinderwagen, der neben einem großen Haus steht.

Die „Helga Böge“ hat eine weite Reise hinter sich; sie kommt aus Kanada und hat für 30000 RM. Papierholz für eine Stettiner Papierfabrik geladen.

„Unterwegs habe ich die Nachricht von der Kriegserklärung vernommen und bin gleich nach Grönland gefahren“, erzählte uns Kapitän Thomsen. „Von dort fuhren wir der Eisgrenze entlang, nördlich um Island herum, bis nach Norwegen!“

„Halten Sie den Daumen, meine Herren“, fährt der temperamentvolle Kapitän fort, „bis jetzt habe ich mein Schiff glücklich hierhergebracht und morgen Mittag haben wir die gefährliche Stelle passiert, auf welcher die Engländer den deutschen Dampfern auflauern!“

Jetzt erfahren wir erst, was uns noch bevorsteht: Zwischen Kap Lindesnes, der Südspitze von Norwegen, und Kopervik wird die Küste flach. Die Schiffe müssen weit über die Dreimeilenzone ins Meer hinausfahren, und dort lauern die Engländer mit U-Booten und Kriegsschiffen den Dampfern auf; sie kennen die betreffende Stelle noch vom Weltkrieg her.

„Diese Stelle müssen wir möglichst im ersten Morgengrauen passieren, wenn die Sicht noch schlecht ist!“ sagt Kapitän Thomsen, der genau Bescheid weiß.

„Wenn ein Engländer kommt, dann herum mit dem Steuer und 'rauf auf die Felsen! Uns soll er nicht haben!“

Es ist schon beschlossene Sache, daß wir mit der „Helga Böge“ heute nacht den Durchbruch wagen. Der Dampfer soll mit abgeblendeten Lichtern vorausfahren und wir werden folgen. Thomsen will am Heck eine Lampe herabhängen, um uns die Richtung zu zeigen. Er hatte auf 9 Uhr abends einen norwegischen Lotsen bestellt.

„Sie werden sehen, daß er nicht kommen wird!“ sagt er. Die Lotsen weigern sich seit Kriegsausbruch, auf deutsche Schiffe zu gehen, damit diese gezwungen sind, außerhalb der Dreimeilenzone zu fahren und den Engländern in die Hände fallen! Kapitän Thomsen ist es bekannt, daß die Engländer geheime Verbindungen in Kopervik haben und ihre Kriegsschiffe benachrichtigen, wenn ein deutsches Schiff ankommt oder ausfährt.

„Die Engländer wissen jetzt schon, daß ich unter holländischer Flagge hier eingetroffen bin!“ behauptet Thomsen; er muß mit allen Hunden gehetzt sein!

Wir befinden uns also mitten unter Verrätern und sind gezwungen, uns mit allen erlaubten und unerlaubten Mitteln, wie in Feindesland, durchzuschlagen. Die Lage ist denkbar ungemütlich, zumal jetzt noch unser zweiter Maschinist Michel mit hohem Fieber zu Bett liegt. Wenn uns die Engländer kapern, sind unsere Trophäen, die Gewehre und Photoapparate verloren, und wir sitzen während des Krieges in einem englischen Konzentrationslager. Wir müssen damit rechnen, daß die „Helga Böge“ trotz aller Vorsichtsmaßnahmen torpediert wird; in diesem Fall soll die „Sachsen“ die Schiffbrüchigen aufnehmen.

Abends sitzen wir alle in der geräumigen Offiziersmesse des Dampfers. Trotz der gespannten Lage herrscht eine ausgelassene Stimmung und eine Siegeszuversicht, die unseren Doktor erstaunen läßt. Es ist ganz selbstverständlich, daß die Engländer ihre Prügel bekommen! Dieses Mal sind sie an den Falschen geraten!

Die Offiziere erzählen uns interessante Einzelheiten von ihrer Reise. Das Papierholz liegt in Kanada fast wertlos herum; die Kanadier wissen gar nicht, was sie damit anfangen sollen und sind froh, daß die Deutschen so viel kaufen.

„Wenn wir nicht kommen würden“, erzählt der Kapitän, „hätten die gar nichts zu tun, kein Mensch in der Welt würde das viele Holz kaufen. Wir sind die größten und besten Kunden von Kanada!“

Wir hören von der grausamen Arbeitslosigkeit in den Hafenstädten, wie die Arbeiter, die zu Tausenden in größtem Elend herumlungern, sich freuen, wenn wieder ein deutscher Dampfer kommt und ihnen vorübergehend Verdienst bringt. Die Herren erzählen uns, wie billig in Kanada die Lebensmittel sind und zeigen uns feinste Konfitüren und Spirituosen, welche sie für wenige Cents erworben haben. Was nützen aber die billigsten Preise, wenn niemand etwas kaufen kann?

Inzwischen ist es 9 Uhr geworden, aber der Lotse ist noch nicht da. Es wird 10 Uhr, es wird 11 Uhr und der Lotse kommt nicht.

„Habe ich Ihnen nicht gleich gesagt, daß er nicht kommen wird?“ sagt Thomsen. „Wir fahren aber trotzdem weg, ich habe eine gute Seekarte und werde den Weg durch die Schären allein finden!“

Wir verabschieden uns von ihm und seinen Offizieren und klettern in der

stockfinstern Nacht die lange Strickleiter hinab auf die „Sachsen“. Auf dem Achterdeck haben die Matrosen sämtliche Schwimmgürtel bereit gelegt, auch mir wird einer verpaßt; der Doktor sieht darin aus wie ein Gürteltier. In Gedanken sehe ich schon, wie die „Sachsen“ mitsamt den Eisbären in die Luft fliegt, und wir mit dem dicken Korkgürtel im kalten Wasser der Küste zustreben.

Das Rettungsboot liegt, mit eisernen Portionen und Trinkwasser versehen, klar zum abfieren. Unser Kapitän rechnet also offenbar mit dem Schlimmsten.

„Es sind aber doch so viele deutsche Dampfer vor uns nach Süden gefahren“, sage ich zu ihm, „da muß man doch erfahren können, ob einer torpediert worden ist und wo die Engländer liegen!“

„Durch die Norweger erfahren Sie gar nichts“, erwidert der Kapitän, „kein Wort sagen sie, wenn sie wissen, daß vor uns ein Dampfer abgesackt ist. Nördlich Kap Lindesnes ist die Stelle, wo sich die Engländer vorlegen. Während des Weltkrieges warteten dort die Norweger den ganzen Tag am Strand, um zuzusehen, wie die deutschen Dampfer in die Luft fliegen!“

Wir sitzen also richtig in einer Falle, ein Zurück gibt es nicht mehr. Die Stimmung an Bord ist äußerst gedrückt. Die Matrosen kommen mir ganz verändert vor; jeder richtet still sein Päckchen, das er sich im Notfall auf den Rücken binden will.

„Meine Herren, es ist streng verboten, Gepäck in das Rettungsboot mitzunehmen!“ ruft der Kapitän. „Sie können höchstens einen Rucksack umhängen!“

Wir sitzen in unserer düster beleuchteten Messe beisammen, es wird kein Wort gesprochen. Jeder denkt: Wenn das nur gut geht! Kapitän Kriete sitzt bei uns; er sieht aus, als ob er schwere Sorgen hätte. Auf der ganzen Reise habe ich ihn niemals so gedrückt gesehen.

„Alfred“, sagt er, „richte die Mauser, und wenn etwas passiert, dann schießt du den Eisbären auf den Kopf!“

Daran hatte ich noch gar nicht gedacht, daß sich die Eisbären im Falle einer Torpedierung freimachen und uns überfallen könnten. Ich male mir aus, was wohl passieren würde, wenn unser kleines Holzschiff von einem Torpedo getroffen würde. Dann sehen wir uns mit den Eisbären hoch oben in der Luft wieder!

Bei meinen Überlegungen halte ich es für unwahrscheinlich, daß ein englischer U-Bootskommandant ausgerechnet den kleinen Robbenschläger torpediert, wenn davor die dicke „Helga Böge“ schwimmt. Das ist ein anderer Brocken! Aber man muß mit allem rechnen; auch damit, daß wir gekapert werden, denn nachts tauchen die U-Boote auf. Entweder werden wir dann mit dem Rettungsboot an Land geschickt oder als Gefangene mitgeschleppt.

Langsam setzt sich die „Helga Böge“ in Fahrt; wir folgen in zweihundert Meter Entfernung. Es ist stockfinstere Nacht; wir sehen vor uns nur die düster brennende Hecklampe auf dem Dampfer; sonst ist alles abgeblendet. Die Fahrt geht zunächst noch durch die Schären, das Fahrwasser zwischen den Inseln ist aber oft sehr eng, so daß Kapitän Thomsen vorzieht, mit halber Kraft zu fahren.

Niemals werde ich den Eindruck vergessen, den diese nächtliche Fahrt ins Ungewisse auf mich gemacht hat. Ich denke an meine Frau: Sie müßte ja zweifeln, wenn ich, zu allem über uns hereingebrochenen Unglück, nun nicht nach Hause kommen würde. Irgendwelche Nachrichtenübermittlung war seit unserer Abfahrt aus Tromsø ganz ausgeschlossen, denn die Postverbindung mit Deutschland ist unterbrochen, auch die Fähre bei Saßnitz soll nicht mehr verkehren und unser Sendeapparat ist plombiert.

In dieser Nacht habe ich kein Auge zugetan. Als die erste Morgendämmerung durch die Bullaugen drang, ging ich aufs Deck. Wir fahren in einem weiten Fjord. Rechts, weit im Meer, sehe ich in der Dämmerung eine lange flache Schäreninsel, auf welcher das Brusandfeuer in regelmäßigen Abständen blinkt. Jetzt müssen wir bald die Schären verlassen und dann kommt die gefährliche Strecke bis Kap Lindesnes. Die Küste wird flach, wir fahren an ihr in ungefähr fünf Kilometer Entfernung entlang. Vor uns fährt ruhig die „Helga Böge“, schwere, schwarze Rauchwolken qualmen aus dem Schornstein. Thomsen hat die schwedische Flagge gezogen und auf die Steuerbordwand hat er während der Nacht eine riesige schwedische Flagge malen lassen. Für alle Fälle! Wer weiß, ob nicht die Engländer aus Kopervik benachrichtigt sind, daß wir unter holländischer Flagge ankommen werden.

Von den Engländern war bis jetzt nichts zu sehen, obwohl wir alle mit den Gläsern an Bord stehen und das Meer ringsum absuchen. Auf der „Helga Böge“ steht einer hoch oben in der Takelage und hält nach U-Booten Ausschau.

Weit draußen im Meer erscheint eine große schwarze Schwimmboje.

„Die müssen wir umfahren!“ sagt der Kapitän, „wir kommen jetzt weit außerhalb der Dreimeilenzone!“

Also hier ist jetzt die Stelle, auf welcher die Engländer liegen sollen. Wir umfahren die Boje und halten darauf sofort wieder auf die Küste zu. Viele Dampfer kommen uns entgegen. Es sind Dänen, Schweden und Norweger, welche hier innerhalb der Dreimeilenzone nach Norden fahren. Ihre Nationalfarben sind in größter Aufmachung an die Bordwand gemalt.

Auf einmal ruft der Kapitän aufgeregt:

„Dort ist ein U-Boot!“ und deutet aufs Meer hinaus. Tatsächlich, dort ragt ein dickes Periskop aus dem Wasser heraus. Die „Helga Böge“ ist auf hundert-



Mit der „Helga Böge“ durch die englische Blockade

fünzig Meter daran vorbeigefahren, ohne es zu sehen. Das Periskop ist bald darauf verschwunden. Es ist alles gut abgelaufen. Also hier liegen die Hunde auf der Lauer.

Um die Mittagszeit sehen wir in der Ferne Kap Lindesnes liegen; es ist eine lange, flachgestreckte Landzunge, mit einem Leuchtturm und einigen sauberen norwegischen Landhäusern. Wir umfahren das Kap in weitem Bogen und folgen der flachen Küste mit nordöstlichem Kurs.

Oskar hat sich heute mit hohem Fieber ins Bett gelegt. Wir haben jetzt drei Mann an Bord, welche infektiös erkrankt sind. Der Doktor sagt, die Leute müßten sofort in ein Lazarett und isoliert werden, weil die Gefahr besteht, daß jetzt alle erkranken. Mir wird es ganz unheimlich. Ich komme mir vor wie ein Gefangener, dem jedes Entweichen unmöglich gemacht ist. Es ist zum Verzweifeln!

Der Doktor wird ganz aufgereggt und plagt mich, mit an Land zu gehen!

„Gehen Sie mit mir, lieber Freund, wir fahren mit der Bahn nach Hause. Sie werden sehen, ich rette Ihnen das Leben! Denken Sie an Ihre Familie!“

Aber der Kapitän rät ab; die Norweger würden uns nicht an Land lassen und es ginge kostbare Zeit verloren. Und einen schwedischen Hafen anzu-

fahren, lohnt sich nicht, weil wir dann schneller mit dem Schiff zu Hause eintreffen würden. So bleibt also alles beim Alten.

Den Aufenthalt auf einem Robbenschläger nimmt man hin, wenn man auf Jagd fährt und Gelegenheit hat, die großartige Wildnis der Arktis zu schauen. Keine Stunde vergeht, ohne daß ein neues Erlebnis das Interesse fesselt; dann empfindet man den Mangel an Raum und Bequemlichkeit überhaupt nicht. Aber auf Fernfahrt ist es tödlich langweilig an Bord, besonders dann, wenn man nach Hause drängt, wenn man weiß: die Heimat ist in Gefahr! Der Gedanke, daß meine Heimatstadt jetzt in vorderster Linie liegt und meine Angehörigen flüchten mußten, quält mich Tag und Nacht.

Als ich an Deck stehe, fällt mir auf, daß das Meer eine ganz eigenartige Färbung hat; es leuchtet in allen Regenbogenfarben, als ob Öl darauf gegossen wäre.

„Das ist ja lauter Öl!“ sage ich dem Doktor. Soweit das Auge reicht, fahren wir in einem Meer von dickem Öl. Einzelne Bretter schwimmen darauf herum. Ich rufe dem Kapitän:

„Schauen Sie sich mal das Meer an!“

„Donnerwetter“, sagt er, „hier ist einer abgesackt, das muß heute vormittag passiert sein!“

Wir befinden uns aber ganz nahe an der Küste, es sind keine zwei Kilometer bis zum Strand. Hier schießen also die Engländer die deutschen Dampfer mitten in den norwegischen Hoheitsgewässern ab.

Bei Dunkelwerden treffen wir in der Gegend von Christiansund ein; Thomsen ruft uns herüber:

„Ich will hier vor Anker gehen!“ Er hält es für sicherer, erst bei Tage weiterzufahren, denn nachts halten die Engländer die Dampfer in der Dreimeilenzone an. Langsam fährt der Dampfer in Richtung auf die Küste, wir folgen hinterher. Die schweren Anker rasseln herunter und gleich darauf machen wir die „Sachsen“ an der Bordwand des Dampfers fest.

Ein norwegisches Motorboot kommt an. Die Zollbeamten steigen an Bord und prüfen den plombierten Sendeapparat, die Gewehre und die Papiere.

Wir fragen den Beamten, ob heute ein deutscher Dampfer torpediert worden sei.

„Wir dürfen nichts sagen“, erwiderten sie kurz, „wir sind neutral!“ Aha! Wir sind aber fest davon überzeugt, daß die Herren von der Torpedierung Kenntnis haben. Nachher klettern sie noch auf die „Helga Böge“ hinauf und machen bei Thomsen ihren Kontrollbesuch. Am Radio hören wir tatsächlich von einem deutschen Sender, daß die Engländer bei Christiansund die norwegische Neutralität gebrochen und einen deutschen Dampfer torpediert hätten. So wurde uns alles bestätigt, was wir richtig vermutet hatten.

Den schwierigsten Teil der Reise hatten wir jetzt hinter uns, so daß wir hoffen konnten, entlang der norwegischen und schwedischen Küste ohne Zwischenfall nach Hause zu kommen. Als wir bei Morgendämmerung weiterfuhren, sehen wir, daß Thomsen heute die finnische Flagge gezogen hat. Auf der Bordwand leuchten groß die Farben der finnischen Nation.

Am Spätnachmittag fahren wir quer über den Oslofjord und kommen in der Dämmerung nördlich der Insel Kagerö in die Nähe der schwedischen Küste. Die „Helga Böge“ zieht die Lotsenflagge und gleich darauf kommt aus den Schären in flotter Fahrt ein Motorboot heraus und legt an ihr an. Der Lotse klettert an Bord und auf die Brücke; er glaubt, auf einen finnischen Dampfer zu kommen und ist erstaunt, Deutsche anzutreffen. Wir sehen noch, wie ein Matrose auf das Achterdeck eilt, schleunigst die finnische Flagge einzieht und die Hakenkreuzfahne hißt; auch die Hecklampe wird zu unserem größten Bedauern eingeholt, denn der Lotse will vermeiden, daß wir uns von ihm, ohne etwas zu bezahlen, durch die Schären lotsen lassen. Es ist nicht schön von Thomsen, daß er uns jetzt im Stich läßt.

Gleich darauf fährt die „Helga Böge“ weiter. Als der Kapitän folgen will, springt unser Motor nicht an. Die Düsen sind verstopft. Ausgerechnet jetzt, wo es darauf ankommt, muß das passieren.

Endlich läuft der Motor wieder, aber nur auf zwei Beinen. Inzwischen ist die „Helga Böge“ in der Dunkelheit verschwunden. Nach einer halben Stunde ist der Motor wieder in Schuß, aber der Kapitän wagt es nicht, ohne genaue Seekarte die Schären entlang zu fahren. Er dreht hart steuerbord und fährt quer durch die Schären aufs Kattegat hinaus. So können wir während der Nacht durchfahren.

Am Vormittag des 9. September kommen wir in bewegte See; das Schiff schaukelt in Breitseite von morgens bis abends. Wir fahren ununterbrochen der schwedischen Küste entlang nach Süden und sichten nachmittags 5 Uhr die dänische Küste. Bald darauf passieren wir Helsingör mit dem Schloß des Kronprinzen und treffen um 8 Uhr im Lichtermeer von Kopenhagen ein. Ein dänisches Wachboot kommt heran.

„Wohin wollen Sie?“ ruft einer herüber.

„Nach Hamburg!“

„Hier können Sie nicht durch, da vorn liegt die dänische Minensperre, Sie müssen nach Malmö und dort versuchen, durchzukommen!“

In völliger Dunkelheit drehen wir ab nach Malmö, um dort zu versuchen, durch die deutsche Minensperre zu kommen. 1 Uhr nachts treffen wir dort ein. Es ist ungemütlich, in der Finsternis vor einer Minensperre herumzufahren, ohne genau zu wissen, wo sie anfängt. Der Kapitän hat zwar eine Karte, auf welcher sie eingezeichnet ist, zieht aber doch vor, Anker zu werfen und die Dämmerung abzuwarten.

Bei Hellwerden sehen wir in zwei Kilometer Entfernung den deutschen Lotsendampfer vor der Minensperre liegen. Wir nehmen einen Lotsen an Bord, der uns erzählt, daß in der vorigen Nacht ein deutscher und ein dänischer Dampfer in das Minenfeld geraten und in die Luft geflogen sind.

In der Ferne sehen wir „Helga Böge“ hinter uns herkommen.

In einem unbeschreiblich komplizierten Zickzackkurs werden wir durch das Minenfeld gelotst, zu einem Lotsendampfer, welcher am jenseitigen Rand der Sperre liegt. Dort verläßt uns der Lotse. Wir warten hier auf die „Helga Böge“, um uns von den Kameraden zu verabschieden. Thomsen hat seine Sache gut gemacht. Wir trennen uns. Er nimmt Kurs auf Stettin und wir fahren nach Südwesten.

Nachmittags passieren wir die Insel Fehmarn und treffen 11 Uhr abends am Eingang der Kieler Förde ein.

Wir sind in der Heimat. Am nächsten Morgen verlassen Herr von Gamrat und ich die „Sachsen“ an der Holtenuer Schleuse. Wir verabschiedeten uns von den Kameraden, die uns in Freud und Leid immer treu zur Seite gestanden sind. Noch ein letztes Winken und die „Sachsen“ fährt ab, um durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal nach Hamburg zu gelangen.

★

Einige Wochen später stand ich auf dem Kasernenhof und bildete Rekruten aus. Wenn man vorher wochenlang im Eismeer gefahren ist, Eisbären und Robben gejagt hat, so ist der Wechsel in der Betätigung und Umgebung etwas sehr schroff; es ist daher kein Wunder, wenn ich mich oft fragen mußte: War es ein Traum? Wie kommst du denn auf einmal hierher?

Das Erlebnis des großen, weißen Schweigens war so stark, daß die Gedanken immer wieder zurückwandern in die menschenleere, arktische Wildnis.

★

Nachbemerkung

Kapitän Kriete schrieb mir kürzlich, daß er von Großadmiral Raeder folgendes Schreiben erhalten hätte:

Der Oberbefehlshaber
der Kriegsmarine

Berlin W 35, am 14. September 1939
Tirpitzufer 72-76

An

den Führer des Robbenschlägers
" S a c h s e n "

Herrn Kapitän K r i t e

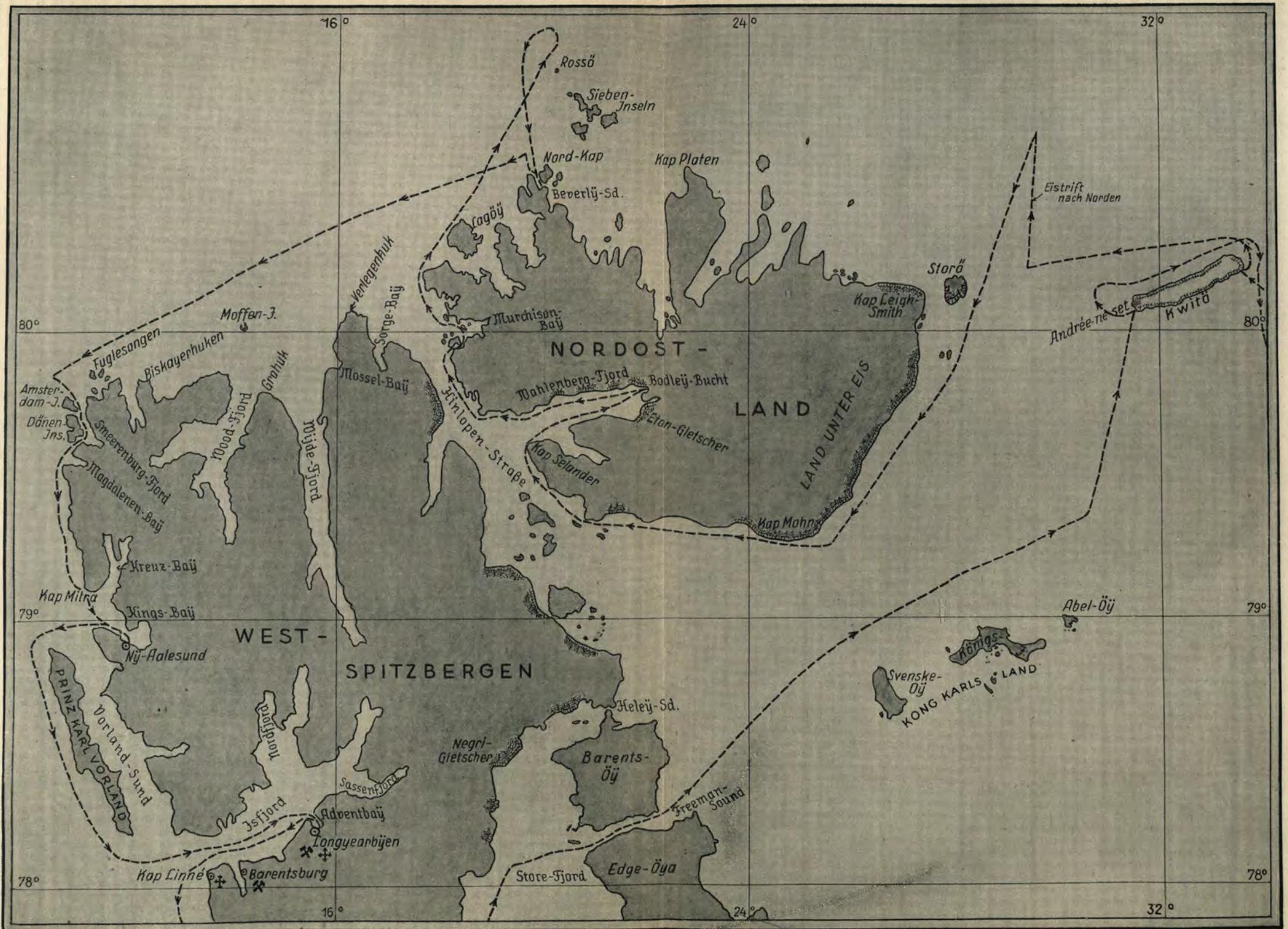
in H a m b u r g .
= = = = =

Ich beglückwünsche Sie zu dem erfolgreichen
Durchbruch durch die englische Blockade.

Heil Hitler!



Großadmiral Dr. h. c.

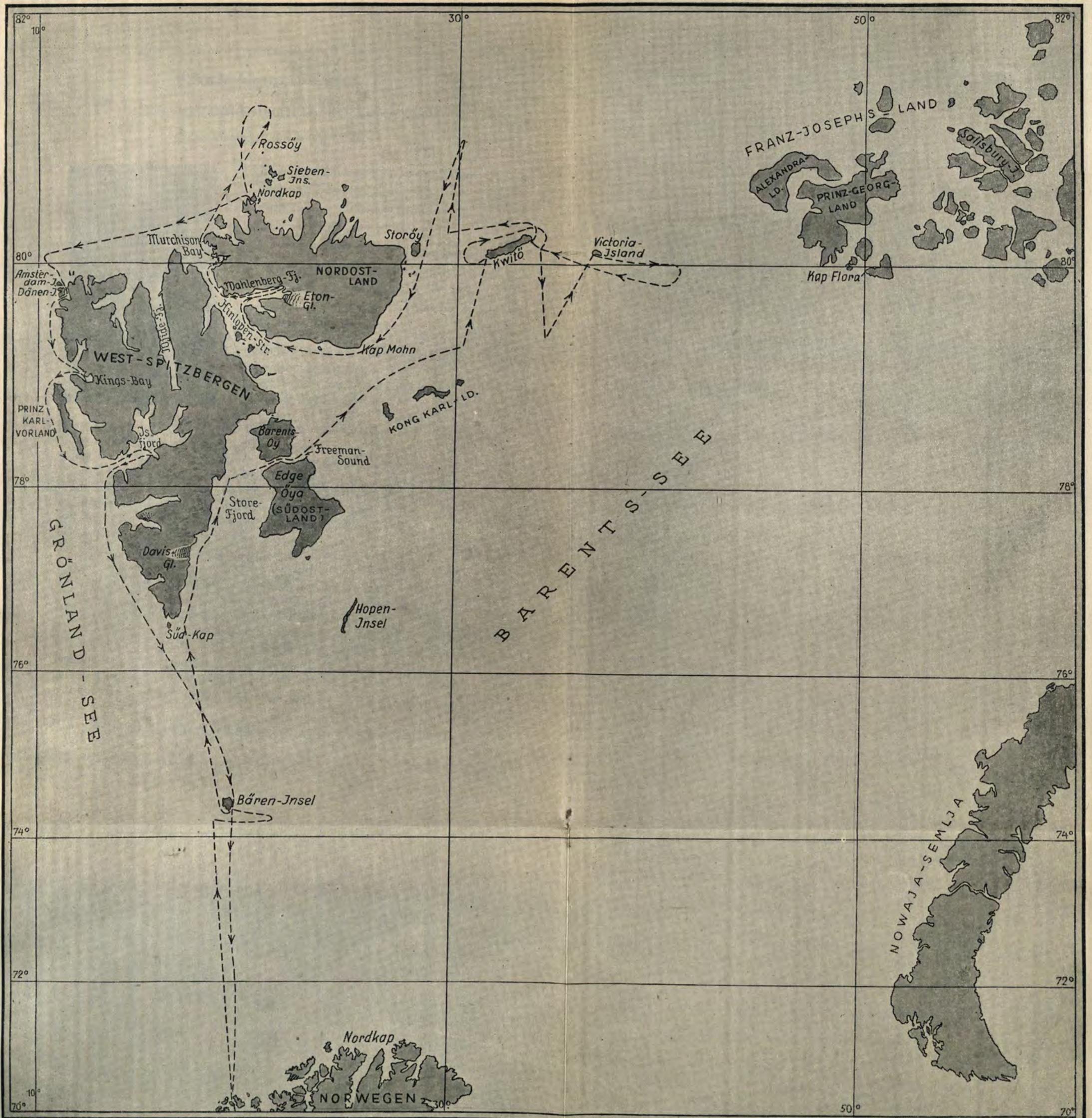


Gletscher-Abbruch
 - - - - - Reiseweg des Robbenschlägers „Sachsen“
 ⊙ Stationen
 ✚ Radio-Stationen
 ✱ Kohlengrube

Nordspitzbergen

Maßstab: auf 78° Breite 1:1 200 000, auf 80° Breite 1:1 000 000





Reiseweg des Robbenschlägers „Sachsen“ ins Nordeis. (Von Tromsö bis Tromsö 4550 km)
 Maßstab: auf 70° Breite 1:6 000 000, auf 76° Breite 1:4 500 000, auf 80° Breite 1:3 000 000



Oberst August von Spieß
17 Jahre im rumänischen Hofjagddienst

Reich illustriert, Preis RM. 7.50



In diesem interessanten neuen Werk des langjährigen Hofjägermeisters sind nicht nur die außergewöhnlich interessanten Jagdschilderungen von Bedeutung, sondern es werden die vielen Erlebnisse und Begegnungen mit hochstehenden Persönlichkeiten der Vergangenheit und Gegenwart besonderes Interesse beanspruchen.

Aus dem Inhalt: Dienstreisen, Hofjagden und Ornithologie. Die erste Hofjagd 1922. – Auf Auerhähne mit König Ferdinand. – Mit König Ferdinand im Retezatmassiv auf Gams. – Mit dem König auf den Brunfthirsch und auf Bären. – Manastirea, der Eigenbesitz des Kronprinzen Carol. Zur Gamsjagd im Retezatmassiv! – Die Herrschaft Manastirea im Winterkleide. – Mit dem König auf Hirschbrunft 1924. – Des Königs letzter Hirsch. – Zur Schlangeninsel. – Auf Gams mit Prinz Nikolaus am Retezat. – Mit den Prinzen von Hohenzollern-Sigmaringen auf den Brunfthirsch – Zehn Tage mit dem König an der unteren Donau. – Mit dem Prinzen Hohenzollern-Sigmaringen auf den Brunftgams. – Mit König Georg von Griechenland und Prinz Nikolaus auf den Auerhahn. – Bei den Krauskopfpelikanen. – König Ferdinands Leiden und Tod! – Mit König Georg von Griechenland auf den Brunftgams! – Hirschbrunft 1928 im Görgeyergebirge. – Herbstjagden 1929 mit Prinz F. J. v. Hohenzollern im Leibgehege Gurghiu, an den Raseln und im Retezatgebiet. – Kronprinz Carol kehrt ins Land zurück. – Hochzeitsfeierlichkeiten der Prinzessin Ileana von Rumänien mit Erzherzog Anton von Habsburg-Lothringen. – Über Schweden und Dänemark nach Rossitten auf die Kurische Nehrung. – Eine heitere Bären Geschichte. – Hirschbrunft 1935 im königlichen Leibgehege Gurghiu. – Herzog Ludwig in Bayern erhält freie Abschußbewilligung vom König. – Das letzte Jagd- und Dienstjahr 1937.

F. C. Mayer Verlag, München 2, Sparkassenstraße 11

Wilhelm Mattenklodt †

Afrikanische Jagden und Abenteuer

Bearbeitet und herausgegeben von Hauptmann Steinhardt
246 Seiten mit einer Orientierungskarte (Portugiesisch-Angola)
Gebunden RM 4.80



Wilhelm Mattenklodt, der Verfasser der „Verlorenen Heimat“, hinterließ ein kurzes Tagebuch voll unerhörten, abenteuerlichsten Erlebens in den unbekanntesten Jagdgründen Portugiesisch-Angolas. Der Tod nahm ihm vor ein paar Jahren die Feder aus der Hand; jetzt hob kein Geringerer als Steinhardt die Schätze jenes Tagebuches und machte daraus die „Afrikanischen Jagden und Abenteuer“, die unstreitig als Steinhardts Meisterwerk anzusprechen sind. Man merkt es an jeder Seite, jedem Satz, wie der gewaltige Stoff

seine Seele aufgewühlt: wie er in magischer Schau die altvertrauten Jagdgründe, sein geliebtes Afrika, von neuem erlebte und vom Dämon gepackt, vom Dämon besessen in Stil und Ausdruck in einsamer Höhe, über sich hinauswuchs.

Die Stärke des Buches „Afrikanische Jagden und Abenteuer“ liegt in der Schilderung der unmenschlichen, kolossalen Leistungen, Entbehnungen und Entságungen, die Wilhelm Mattenklodt nur mit eisernem Willen überstehen konnte. Alle Bemühungen der englischen Regierung, ihn gefangen zu nehmen, waren vergebens. Der Preis, der auf seinen Kopf ausgesetzt worden war, ist nie eingelöst worden.

Aufgenommen in die Jahresschau des deutschen Buches 1937.

F. C. Mayer Verlag, München 2, Sparkassenstraße 11

Interessante Romane

Hans Fuschlberger: **Der Waldgraf**

Gebunden RM 5.50

Dieser flüssig geschriebene Gesellschaftsroman spielt in Oesterreich auf einem alten Herrensitz.

Heinrich Grimm: **Die Waldstromerin**

Gebunden RM 4.—

Die Umgebung von Nürnberg und der Nürnberger Reichswald sind der Rahmen für diesen hochbedeutsamen historischen Roman. Wild und zwiespältig wie die Zeit, in die sie hineingeboren ist, durchtollt die schöne Ursula Waldstromer, die Titelheldin, ihre Jugend, bis ihr der Junker Seyfried vom Berg, der getreue Paladin des Königswaldes, in den Weg tritt.

Josef Henrich: **Wenn der Wald stirbt**

Ein Jagd- und Bergroman aus den Vorarlberger Alpen.

Kartonierte in Vierfarben-Umschlag RM 3.20, gebunden RM 4.25

Ort der Handlung des Romans ist Hochkrumbach, eine Gemeinde an der Wasserscheide zwischen Donau und Rhein am Fuße des Widdersteins, des Grenzberges des kleinen Walsertales und Tannenberges, Berge und Täler, die auch Bergsteigern, Skifahrern und Naturfreunden besonders wertvoll sind. Im Vordergrund stehen ein alter, aufrechter Bergbauer, ein pflichttreu denkender und wirkender junger Kurat, sowie ein junger Jäger, eine Kraftgestalt, der in der Erfüllung seines Berufes wie in seiner Liebe zu einer Bergbauerntochter das Lebensglück sucht.

Oswald Irlweck: **Dolomitenspuk**

Ein Bergroman. Geb. RM 3.80. Erlebnisse eines österreichischen Artillerie-Offiziers in den letzten Tagen des Weltkrieges und nach dem Waffenstillstand

Kanonendonner rollt über den letzten Wall der Alpenriesen, aus lockender Ferne grüßt schemenhaft das Bild der Lagunenstadt Venedig. Mitten in diesen Kontrasten ringt ein junger österreichischer Reserveoffizier und Ingenieur um Leben und Freiheit, mit allen Fasern seines Wesens der Heimat und einer großen Liebe hingegeben.

Friedrich Heinz Putz: **Schüsse bei Mondschein**

Ein Jagd- und Grenzlandroman. Gebunden RM 3.50, kart. RM 2.80

„Schüsse bei Mondschein“ ist ein Grenzlandroman aus der schmachvollen Zeit nach dem großen Weltenbrand, dessen Gestalten in dem Gebiete zwischen Rhein, Schwarzwald und Bodensee wurzeln.

Friedrich Heinz Putz: **Der Muschel Ruf**

Ein jagdlicher Kriminalroman aus den Wiener Donauauen und dem Wiener Wald. Gebunden RM 4.—, kartoniert RM 3.—

Eine Serbin, die Hauptperson in diesem Roman, entdeckt durch einen Zufall, daß ihr Bräutigam, ein Wiener Generaldirektor und großer Jäger, im Weltkrieg ihre Eltern standrechtlich erschießen ließ. Die unerbittlichen Gesetze der Blutrache treten nun in Kraft.

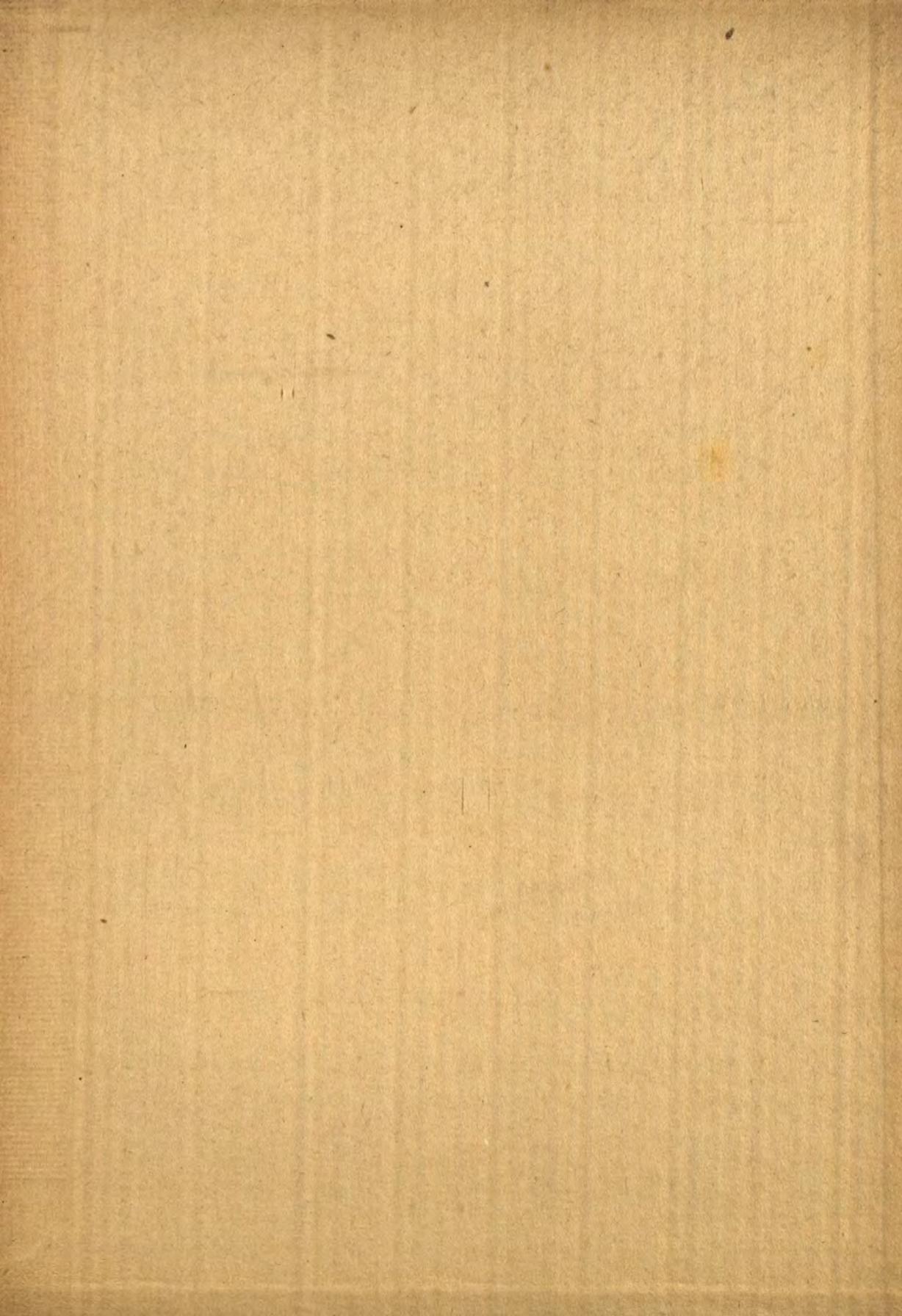
Hans Sammereyer †: **Sarika**

2. Auflage. 4. bis 7. Tausend. Gebunden RM 4.—

Einer der besten Jagdromane, der in der Pusta spielt, spannend und lebendig. Es ist ein Jagdroman von edelster Prägung und seltenem Waidwerksadel, durchglüht von einer Naturbegeisterung und heroischen Tatbekennung, frei von Sentimentalität und doch aus einem warmen, mitempfindenden Herzen quellend, ein Werk von so überragender Bedeutung, um von diesem sagen zu können, daß es eine der kostbarsten Perlen im Kranze des Geschaffenen unserer jagdlichen Dichterfürsten darstellt.

F. C. Mayer Verlag, München 2, Sparkassenstraße 11





5735