



Jean-Baptist Charcot  
**Das Grönland-Meer**

Dieses Buch enthält den Bericht über die letzten Kreuzfahrten der »Pourquoi Pas« im Norden.

Der Leser wird in diese wissenschaftlichen Missionen eingebunden und die Färöer-Inseln, Reykjavik und Rock all besuchen. Er wird bei der Entstehung und Verwirklichung des kühnen Planes dabei sein, das östliche Grönland zu besiedeln; er wird mit wenig bekannten Regionen vertraut gemacht werden und an den Bemühungen teilhaben, die unternommen wurden, um der unglücklichen und doch ruhmvollen Latham 47 zu Hilfe zu kommen.

Wer außergewöhnliche Abenteuer oder dramatische Lösungen erwartet, wird enttäuscht werden. Trotzdem werden Ihnen die navigatorischen Schwierigkeiten, die im Eis nicht ungewöhnlich, sondern alltäglich sind, vertraut werden.

Wenn dieser Bericht dazu beiträgt, das Interesse an Seereisen zu wecken, wird mein Ziel erreicht sein.

*J. B. Charcot*



*Die Abfahrt von St.-Servan  
Eine Straße in Tveraa (Suderoe). – Die Basaltsäulen von Suderoe. –  
Torsavn und der auf den Dächern trocknende Kabeljau. –  
Der Liege platz in Klaksvig*

# Inhaltsverzeichnis

## Erster Teil

Die erste Kreuzfahrt der »Pourquoi Pas?« nach  
Grönland  
Die Färöer Inseln  
Jan Mayen  
Die Funkstation von Jan Mayen  
Das Grönlandmeer und der Eisgürtel der Ostküste  
Die Navigation im Eis und die Polarschiffe  
Unsere erste Durchquerung des Eisgürtels  
Der Scoresby Sund  
Die Pioniere der Rosenving-Bay  
Die Rückkehr  
Rockall

## Zweiter Teil

Zusammenfassung der Besiedlungsgeschichte  
Grönlands  
Kapitän Ejnar Mikkelsen und der erste Versuch einer  
Besiedlung an der Ostküste Grönlands

## Dritter Teil

Die zweite Kreuzfahrt der »Pourquoi Pas?« nach  
Grönland  
Die Fuchsjäger von Jan Mayen und diplomatische  
Komplikationen  
Unsere zweite Durchquerung des Eisgürtels  
Die Siedlung vom Scoresby Sund  
Die Eskimos des Scoresby Sundes  
Schlechtes Wetter im Hafen von Amdrup  
Die Abfahrt von Rosenving  
Der große Eisberg  
Der Flug der arktischen Vögel  
Das zyklonische Tief

Vierter Teil

Auf der Suche nach Amundsen, Dietrichsen,  
Guilbaud, Cuverville, Bazy und Vallette 1

Jean-Baptiste Charcot

## **Erster Teil**

### **Die erste Kreuzfahrt der »Pourquoi Pas?« nach Grönland**

Im Mai 1925 war Amundsen mit dem Flugzeug aufgebrochen, um den Nordpol zu erobern, und man machte sich über sein Verbleiben große Sorgen.

Der Marineminister hatte meinen Vorschlag angenommen, an den Nachforschungen der Norweger teilzunehmen, und so wurde die »Pourquoi Pas« eilig vorbereitet, um einer Polarnavigation standzuhalten.

Alles war schon bereit, als der große Forscher zum Glück gesund und wohlbehalten zurückkehrte.

Ich erhielt also Anweisungen, meine jährliche wissenschaftliche Mission auf die Färöer Inseln, Jan Mayen und Island zu beschränken.

Bevor ich mit dem Bericht über diese Kreuzfahrt beginne, die diese zugewiesenen Beschränkungen überschreiten sollte, erscheinen mir eine Beschreibung unseres Schiffs und ein Einblick in die Bedingungen, unter denen es ausgerüstet wurde, angebracht.

Die »Pourquoi Pas« war Nachfolgerin der »Français«, die zwischen 1903 und 1905 die erste längere französische Polarexpedition durchführte. Wie ihre Vorgängerin wurde sie in St. Malo nach meinen Anweisungen von »Vater« Gautier gebaut, dem ältesten Erbauer von Holzschiffen. Der Bau begann 1907, und im August des folgenden Jahres lief sie aus.

Es handelt sich um eine für die Navigation im Eis sehr solide ausgeführte Dreimastbarke aus Holz. Sie ist 45 Meter lang und 10 Meter breit mit einem mittleren Tiefgang von

4,25 Metern; sie ist ausgestattet mit einem 550-PS-Hilfsmotor. Da sie zwangsläufig schwer ist, beträgt ihre mittlere Geschwindigkeit rein motorgetrieben 7 Knoten, aber unter Segeln bei starkem Wind kam sie auf 11 Knoten. Sie ist ein ausgezeichnetes Hochseeschiff. Der Kohlenvorrat von 250 Tonnen reicht bei weitem aus, denn die Besegelung spielt eine große Rolle.

Neun Rettungsboote unterschiedlichen Typs sorgen für Sicherheit und ermöglichen Landgänge und Ausflüge.

Die Besatzung, bestehend aus 26 Männern, ist in einem großen Raum untergebracht. Acht Kabinen für den Marine- und den wissenschaftlichen Stab öffnen sich zu einem weiten Viereck, das mit drei Laboratorien verbunden ist. Die Gerätschaften für Probenahmen, Sondierungen etc. sind umfangreich und hochmodern, die Forschungsausrüstung ist reichhaltig. Die Bibliothek enthält an die tausend wissenschaftliche und literarische Werke.

Bei der Rückkehr der Antarktisexpedition von 1908 bis 1910 erreichte ich, daß diese wundervollen Arbeitsmittel als Marineforschungslabor der Fachhochschule, die dem Nationalmuseum für Naturgeschichte angegliedert ist, erhalten blieben. Ich wurde zum Direktor dieser neuen Organisation und zum Kommandanten des Schiffes ernannt.

Dank der Subventionen unterschiedlicher Ministerien gelang es mir, jedes Jahr Forschungskreuzfahrten im Atlantik und den arktischen Meeren mit einer Besatzung durchzuführen, die sich aus Kapitänsanwärtern zusammensetzte.

Unser Ziel war es, diese jungen Leute bei der Vorbereitung ihrer Examen zu unterstützen, und im Gegenzug stellten sie uns bereitwillig ihren guten Willen und ihre Fähigkeiten zur Verfügung.

Während des Krieges lieh ich die »Pourquoi Pas?« an die Marine aus. Bei Unterzeichnung des Friedensvertrages wurde sie überholt.

Bildungsministerium und Nationalmarine schlossen sich zusammen und entschieden, das Schiff jedes Jahr militärisch auszustatten.

Ich wurde wieder zu ihrem Kommando abgestellt mit dem Rang, den ich während des Krieges erworben hatte. Da ich 1925 die unvermeidliche Altersgrenze erreicht hatte, nahm einer der Mannschaftsoffiziere oder ein Unteroffizier meinen Platz ein, aber als Ehrenkapitän der Fregatte und Mitglied der Wissenschaftsakademie wurde ich zum Botschafter der Marine und des Instituts.

Insgesamt konnte die »Pourquoi Pas?« seit ihrem Stapellauf - außer während des Krieges - jedes Jahr mehrmonatige wissenschaftliche Expeditionen durchführen. In der derzeitigen Organisation besteht die Besatzung aus Freiwilligen der Staatsmarine; es hat mir nie an Matrosen oder Wissenschaftlern gemangelt. Man kann behaupten, daß die Ergebnisse, die aus dieser Zusammenarbeit erwachsen, durchaus beachtenswert sind.

\*\*\*

Etwas enttäuscht darüber, daß wir auf das Abenteuer einer Rettungsexpedition im Eis verzichten mußten, liefen wir am 11. Juli von Cherbourg Richtung Norden aus.

Wir hatten unsere üblichen Aufgaben zu erfüllen: Sondierungen, Wasserproben aus unterschiedlichen Tiefen entnehmen, regelmäßiges Fischen von Plankton, meteorologische Beobachtungen, Entnahmen für naturhistorische Sammlungen etc. Aber das Hauptziel dieser Expedition war die Untersuchung des Magnetismus von Basaltlava.

Mr. Chevallier, Assistent am Collège de France, wollte die Untersuchungen fortsetzen, die er in Sizilien begonnen hatte.

Die Deklination (Mißweisung) der Magnetnadel ist der Winkel, der sich aus dem vom Kompaß angezeigten Norden

und dem geographischen Norden ergibt; es ist bekannt, daß dieser Winkel variiert, und zwar nicht nur abhängig von der Zeit, sondern auch vom Ort. Die Lava, die von einem Vulkan ausgeworfen wird, nimmt also im Augenblick ihres Erhärtens die Mißweisung, die am Ort der Eruption und zur Zeit deren Entstehung herrschte, auf und behält diese für immer.

Auf die Bedeutung der Untersuchung dieses Phänomens muß nicht gesondert hingewiesen werden. Wenn die Daten des Problems bekannt sind - Zeitpunkt oder Wert der Mißweisung - erlaubt dies den Rückschluß auf den anderen unbekanntem Wert. So sind bislang ungeahnte Rekonstruktionen möglich.

Die Färöer Inseln, Jan Mayen und Island sind vorwiegend vulkanischen Ursprungs und wunderbare, bislang kaum untersuchte Terrains für diese Art von Forschungen.

## Die Färöer Inseln

Nach dem Kohlenfassen in Stornoway in Schottland war unsere erste Etappe also Suderoe, die südlichste Insel des Färöer Archipels, wo M. Chevallier seine Arbeit bei den wunderschönen Basaltsäulen beginnen konnte, von denen ich ihm berichtet hatte. <sup>1</sup>

Als alter Kenner dieses dänischen Archipels konnte ich der Versuchung nicht widerstehen, ihn meinen Mitarbeitern, wenn auch nur oberflächlich, nahezubringen; wir unternahmen einige Ausflüge zu den außergewöhnlichsten Sehenswürdigkeiten.

Die Färöer befinden sich in einer der stürmischsten Regionen des Planeten. Tiefdruckgebiete fegen beständig über sie hinweg.

17 Inseln aus Tuff und Basalt erheben sich in pyramidalen Ansammlungen oder merkwürdig zerrissen aus dem Meer. Wie riesige Säulen scheinen sie den Hochnebel zu tragen, wenn sie ihn als gigantische Monolithe mit ihren Gipfeln nicht überragen. Rinnen durchschneiden sie. Durch diese oft schmalen Korridore schießen gewaltige Wassermassen in unterschiedlichen Richtungen, die dem Tidenhub gehorchen und damit dem Traum eines »sich selbst suchenden Pfades« von Rabelais nahekommen.

Die Walküren-Sagen sind in diesem wunderbaren Land entstanden. Zerrissen vom heulenden Wind, der sich in den Korridoren fängt, überlagern sich Wolken und Nebel über den Gipfeln wie die Kriegsgöttinnen, die das Genie Wagners unsterblich gemacht hat. Windstöße von beispielloser Gewalt fallen in einem Wutanfall von Wotan oder Thor pfeifend von den Höhen und werfen Gischtstrudel auf, die das Meer durchpflügen.

Die Feuchtigkeit durchdringt alles. Sturzbäche und Kaskaden ergießen sich von den Bergen. Üppig grüne Rasenflächen zerschneiden die Schwärze des Torfs und des Basalts und ernähren trotz ihrer Zähigkeit beinahe 200.000 Wildschafe, von denen niemand weiß, woher sie gekommen sind.

Unzählige Vögel nisten in den zerklüfteten Klippen und fliegen in geräuschvollen Wolken davon, wenn die Schiffssirenen sie aufschrecken.

20.000 Einwohner leben und gedeihen in diesem düsteren und doch so reizvollen Archipel.

Man wird kaum ein freundlicheres Volk finden; diese Rasse ist schön, stark, ehrlich, arbeitsam und gastfreundlich. Ihr Mut ist sprichwörtlich. Die Färöer schlagen nicht aus der Art, denn sie sind direkte Nachfahren der Besten der Wikinger, die sich hier im 5. Jahrhundert niederließen.

Harald Hårfager, ein norwegischer Abenteurer, hatte um die Hand der schönen Gilda mit den goldenen Haaren, Tochter des Königs, angehalten. Der Vater erwiderte unvorsichtigerweise, er werde die Prinzessin nur einem großen Eroberer geben, und um diesen Titel zu erwerben, fiel Harald nichts Besseres ein, das Königreich von Gildas Vater zu erobern. Grim Kamban verweigerte sich gemeinsam mit den Besten des norwegischen Adels der Unterwerfung unter das Joch des Usurpators, verließ sein Land und wandte sich gegen Westen. So wurden die Shetland- und die Orkney-Inseln kolonisiert, später die Färöer und schließlich Island. Andere Rassen vermischten sich mit den ersten und den letzten Siedlern. Nur die Färöer, vermutlich wegen der Armut des Archipels, erfuhren keinerlei Rassenvermischung von außen. Noch heute haben viele ihren reinen, primitiven Typus bewahrt, obwohl der Kontakt einfacher geworden ist.

Da das Landesinnere karg und unfruchtbar ist, gibt es Niederlassungen nur an den Küsten - isoliert oder bis zur Größe kleinerer Städte zusammengeschlossen. Eine

ärmliche Kultur wird mühevoll aufrechterhalten: Die Wolle der Schafe, die einmal jährlich herausgerissen wird, liefert einen groben, aber festen Stoff. Die gefährliche Jagd auf die Vögel in den Klippen, die die Färöer mit Netzen an einem Stiel, am Ende eines Seils balancierend, ausüben, ist gleichzeitig Volkssport und Nahrungsquelle. Die Jagd auf den Kabeljau jedoch ist die tatsächliche und einträgliche Erwerbsquelle der Inseln.

Fast die gesamte männliche Bevölkerung ist damit beschäftigt, die Frauen kümmern sich um die Verarbeitung des Fisches. Der Walfang mit modernen Methoden ist an die Stelle des regelmäßigen Abschlachtens von Tümmelerhorden in den Buchten getreten. Die Färöer sind also zwangsläufig hervorragende Seeleute.

Ich habe die Färöer Inseln 1899 zum ersten Mal besucht. Damals waren sie neun Monate des Jahres hindurch von der Welt abgeschlossen, ohne Postamt, ohne Telegrafie, ohne alles! Und die Verbindung zwischen den Inseln war nur mühselig über den Wasserweg möglich. Die mageren Ressourcen mußten für alle ausreichen.

Die Grundschulen waren allerdings übervoll mit Kindern und die Oberschulen mit Erwachsenen. Zwei Zeitungen veröffentlichten in Ermangelung von Neuigkeiten aus der weiten Welt literarische Werke aus allen Ländern. Man lebte aus einer physischen und mentalen Energie heraus.

Dank der klugen Unterstützung Dänemarks und aufgrund der stetigen und uneigennütigen Bemühungen der Einwohner macht die Verwandlung dieses Archipels staunen. Selbst die kleinsten Ansiedlungen sind jetzt über Telefon miteinander verbunden. Die südlichen Inseln kommunizieren mit jenen im Norden über Funk, und die Station von Thorshavn, der Hauptstadt, ist eines der bedeutendsten meteorologischen Observatorien Europas in unserer Hemisphäre. Zwei Telegrafiekabel führen zum Festland.

Sommers wie winters stellen Boote mehrmals in der Woche die Verbindung nach Kopenhagen, Schottland und

Norwegen sicher. Leuchttürme warnen die Schiffe vor Gefahren oder leiten sie in Häfen, die mit Deichen vor den Stürmen geschützt sind. Thorshavn besitzt eine elektrische Beleuchtung. Das Kino ist gut besucht. Unsere großen Kaufhäuser beliefern auch die entlegensten Ecken mit Pariser Mode und Haushaltsgegenständen. Das Lokalkolorit hat ohne Zweifel darunter gelitten, trotzdem trifft man noch auf Männer die blau-rot gestreiften Mützen tragen, Vadmel mit grauem Wollsaum, kurze Hosen mit drei Knöpfen und Schuhe aus Schafsfell. Die Boote sind zwar mit Motoren ausgestattet, ohne daß sich jedoch ihre ursprüngliche Form verändert hätte, die den dortigen Bedingungen angepaßt ist.

Im Landesinneren, das so unwegsam erschien, sind auf wundersame Weise Straßen entstanden, die sogleich mit Autos befahren wurden. Die meisten Häuser bestehen weiterhin aus Holz und sind mit bunten Farben bemalt, die Dächer bestehen aus Grassoden, den im Sommer Hahnenfuß ziert und auf dem Hühner herumpicken. Wellblech und Stahlbeton haben jedoch ebenfalls Einzug gehalten.

Thorshavn besitzt ein modernes Krankenhaus, um das manche Pariser Bezirke es beneiden würde, und ein Sanatorium für Tuberkulosekranke.

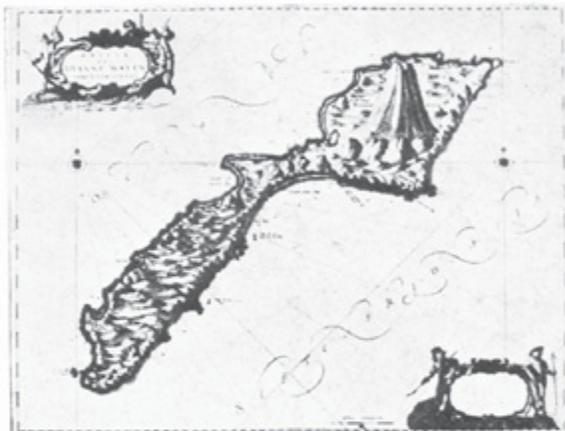
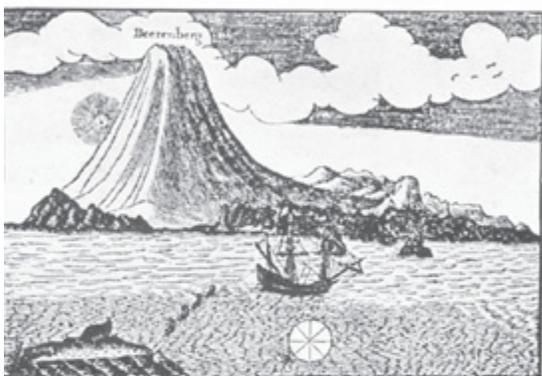
Gezielte Rekultivierungsversuche sind im Gange, und die Baumschulen scheinen zu gedeihen ...

Alles ist moderner geworden, und es gibt alles außer Polizisten und Gefängnissen, weil das Verbrechen noch unbekannt ist.

Trotz dieses Fortschritts haben die Färöer Inseln ihren großartigen Charme bewahrt, und ihre Einwohner, hart bedrängt von einem rauhen Klima und in ständigem Kampf mit den Elementen, sind rechtschaffene Menschen geblieben, die unsere Bewunderung verdienen. Ich bin stolz und berührt, daß sie mich als ihren Freund ansehen.

Einige Familien, die aus Sadowa emigriert waren, zeigten mir einmal die symbolischen Gravuren der »beiden verletzten Schwestern« Schleswig und Elsaß Seite an Seite. Das Jahr 1919 hat sie zum Glück verschwinden lassen und eine schöne Vase aus Sèvres, die die französische Regierung mir anvertraute, um sie 1922 dem Gouverneur zu überbringen, erinnert an dieses historische Ereignis.

\*\*\*



*Das Schiff von St. Brandan. - Die schwarze Wand »die  
wundersam senkrecht steht«. - Jan Mayen (Gravur und Karte aus dem  
17. Jahrhundert. - Der Beerenberg. - Treibholz und ehemalige  
Polarstation. - Der Strand der Funkstation. -  
Der Posten der Funkstation*

Am 23. Juli nahmen wir unseren Süßwasservorrat direkt an den Wasserfällen von Westmanhavn auf. Der Zufall wollte es, daß wir den Kommandanten des dänischen Schulkreuzers »Hemjdal« trafen, den Kapitän der Fregatte Godfred Hansens, der Amundsen auf seiner Expedition zur Nordwestpassage begleitete.

Grüße und Wünsche für eine gute Fahrt wurden zwischen den beiden Schiffen ausgetauscht, und wir brachen nach Jan Mayen auf.

Durchgeschüttelt und aufgehalten von einer ständig durch Winde und Strömungen aufgewühlten See konnten wir noch lange Zeit die Klippen der Nordküste bewundern. Wie eine phantastische Architektur erheben sie sich teilweise bis zu 600 m Höhe. Es verwundert nicht, daß die Färöer Inseln als das Land des Gottes Thor angesehen wurden und daß die Alten sich Geschichten von Polypen, Riesenkraken und Sirenen erzählen.

Die Überquerung verlief ohne Zwischenfälle. Es war jetzt ständig Tag, der jedoch nur die unermeßliche Weite des arktischen Meeres beleuchtete.

Am 24. drehte der Wind auf Süden, und wir konnten die Segel setzen. Am nächsten Tag passierten die meisten meiner Kameraden zum ersten Mal den Polarkreis.

Am 26. schließlich, 40 Meilen vor unserem Ziel, kontaktieren wir Jan Mayen über Funk.

Ich muß zugeben, daß mich jetzt, als ich zum vierten Mal diese Insel besuchte, eine nicht geringe Gefühlsregung ergriff, als ich um die Informationen bat, die mich seit meinen vorher gegangenen Reisen so sehr beschäftigt hatten: »Gibt es Eis in der Umgebung? Welches ist der beste Ankerplatz bei dem derzeitigen Wetter? Ermöglicht der Seegang eine Anlandung?«

In menschenleeren Regionen ist der Funkkontakt heutzutage das erste Anzeichen von Zivilisation. Dank der unermüdlichen und großzügigen Initiative Dänemarks ist aus Jan Mayen, dem ehemaligen »No man's land«, <sup>2</sup> eine fortschrittliche Wetterstation geworden.

---

<sup>1</sup> vgl. zu dieser Kreuzfahrt Karte S. 87

<sup>2</sup> Niemandsland

## Jan Mayen

»O Soldaten Christi! Mögen der aufrichtige Glaube und die geistigen Waffen Euch ermutigen, denn wir sind fast an der Schwelle der Hölle. Habet also acht und handelt wie Männer!« sprach St. Brandan vor über tausend Jahren zu seinen Seekameraden, um sie zu trösten und ihren wankenden Mut wiederzuerwecken. Man kann Verständnis dafür haben, denn sie befanden sich in ganz besonders beängstigenden Bedingungen, 780 km nordwestlich von Island bei 71° nördlicher Breite und 9° östlicher Länge, mitten im arktischen Meer, aus dem sich eine kleine Insel erhebt - ein regelrechter Kaninchenstall voller Krater, 65 km lang - , die dann zum »Land von Jan Mayen« wurde.

Mein erster Besuch von Jan Mayen fand 1892 statt. Dies war mein erster Kontakt mit den polaren Regionen. Vielleicht zieht mich dieser düstere, einsame und grandiose, in seiner Art einzigartige Auswuchs deshalb so sehr an.

Man stelle sich die Sohle eines Schuhs vor: An die Stelle des modernen Absatzes tritt ein Vulkan von 2.545 m Höhe, schnee- und eisbedeckt, umgeben von kleinen Vulkanen. Die eigentliche Sohle ist von unzähligen Kratern zerrissen, als ob dieser Teil der Insel einem gigantischen Sperrfeuer zum Opfer gefallen wäre. Der höchste von ihnen erreicht 800 m. Die beiden Landstücke verbindet ein flacher und gerader Isthmus.

Der Beerenberg (Berg der Bären), als solcher der Gott der Arktis, thront majestätisch in seiner vollkommenen Einsamkeit mit dem Fußvolk der minderen Vulkane zu seinen Füßen. Eingehüllt in einen weißen Mantel zeigt er sich selten völlig in seiner königlichen Pracht, sondern verbirgt mal seinen Gipfel, mal den Fuß in finsternen Nebeln, die langsam, ernst und ewig vorbeiziehen.

Im Winter ist die Insel zeitweise vom Eis eingeschlossen und im Sommer immer noch beeinträchtigt davon. Die jährlichen Veränderungen des Eises erlauben es, sich ihr zu nähern oder nicht. Ein einziges Mal während meiner sechs Besuche hatte ich einige Schwierigkeiten. Aber das Eis war nicht sehr böseartig, und die »Pourquoi Pas?«, seine alte Bekannte, durfte passieren, nachdem sie etwas nachdrücklich geworden war.

Das Anlanden und Ablegen ist manchmal gefährlich, wenn nicht sogar unmöglich, denn es gibt keinen Schutz gegen jeden Wind. Wenn plötzlich starker Seegang einsetzt, kann es zu Unfällen kommen oder zu einem zwangsläufigen und länger währenden Aufenthalt. Einer unserer 25 Landgänge war begleitet von einem Bad in  $-1^{\circ}$  kaltem Wasser, obwohl wir Juli hatten. Die Außentemperatur betrug  $-10^{\circ}$ , es schneite.

Offiziell wurde Jan Mayen 1614 von dem holländischen Seefahrer Jan Jakobsz Mayen entdeckt, der sie nach sich benannte.

Beinahe unmittelbar danach war der Beerenberg Zeuge der blutigen Seeschlachten zwischen den englischen und den holländischen Walfängern. Letztere trugen den Sieg davon. 1633 organisierte eine holländische Gesellschaft die Überwinterung von sieben Männern auf Spitzbergen und sieben weiterer auf Jan Mayen. Erstere überstanden den Winter sehr gut, aber von den anderen fand man nur noch die Leichen. Der Skorbut hatte seine Opfer gefordert.

Bis vor kurzem hielt sich auf dieser Insel niemand länger auf, ohne daß ein Toter zu beklagen war.

Die Jagd auf Robben folgte der Jagd auf Wale. Ein einziges norwegisches Schiff fing binnen fünf Tagen 16.560 dieser Tiere und erzielte damit 226.000 Francs. Nach diesen Massakern zeigen sich die selten gewordenen Robben selbst auf den benachbarten Schollen kaum noch.

1817 gab Scoresby als erster eine wissenschaftliche Beschreibung der Insel, anschließend Berna und Vogt im

Jahre 1861 und Mohn im Jahr 1877.

Eine österreichische Expedition, die an den zirkumpolarischen Untersuchungen von 1882 bis 1883 teilnahm, richtete eine Überwinterungsstation auf Jan Mayen ein. Die Insel wurde zehn Jahre später von »La Manche« angelaufen, einem französischen Schiff unter dem Kommando von Admiral Bienaimé, der damals Kapitän auf diesem Schiff war, in Begleitung des Geographen Ch. Rabot.

Ich besuchte sie selbst zehn Jahre später und fand das Depot zur Rettung möglicher Schiffbrüchiger unverändert vor. Es schien, als hätten die Einwohner sich nur genug Zeit genommen, um in Ordnung zu bringen, was den Geschädigten von Nutzen sein konnte, und den Rest aufgegeben. Ein Kanarienvogelkäfig hing von der Decke. Die Vögel waren mitgenommen worden, aber der Futternapf war noch voller Hanfkörner. Auf dem Tisch des Schreiners lag ein Stuhlbein neben dem Messer, die Reparatur kaum begonnen, und ein Zigarettenstummel, der beim Ruf »Das Schiff ist da!« von den Lippen gefallen war. Ein Stück Seife lag auf dem Rand der Holzbadewanne. Es sah überall so aus. Und was in Wirklichkeit ein Augenblick der Freude war, vermittelte den Eindruck einer sekundenlangen Katastrophe, als ob der Beerenberg, seiner Gäste müde geworden, sie in einem Ausstoß tödlicher Gase hätte verschwinden lassen. Und doch: Welch eine rettende Oase für den Unglücklichen, der ohne alles auf diese Insel geworfen wurde! Aber auch: Welch beängstigender Eindruck beim Anblick dieser Spuren menschlichen Lebens in dieser teuflischen Region!

Wir haben trotz alledem eine der Konservendosen geöffnet und hatten ein sehr wohlschmeckendes »Rind mit Karotten«, das 20 Jahre alt war, zu Mittag.

Zuerst profitierten Schiffbrüchige, danach Polarfuchsjäger von diesem Depot. Als ich 1922 wiederkam, waren nur noch die Räumlichkeiten nutzbar. In einem der Zimmer reihten sich wie gewellte Visitenkarten die Andenkentafeln, die vorbeifahrende Schiffe zurückgelassen hatten. Zu ihnen

gehörte die »La Belgica« des Herzogs von Orléans, der sich auf dem Rückweg von seiner gelungenen Expedition nach Grönland befand.

Blaufüchse, kaum scheuer als Hunde, lebten zu der Zeit in dieser Gegend. Ich forderte, man möge sie verschonen. Warum aus Vergnügen ein wenn auch niederes Tier töten, das zur Schöpfung gehört und vielleicht liebt und geliebt wird?

Drei Kreuze standen neben demjenigen, welches das Grab eines österreichischen Matrosen krönte. Ein Eisbär hatte versucht, Letzteres zu zerstören. Wie haben es repariert und mit einigen Blumen aus Frankreich geschmückt.

Überall tragen Vogelschwärme mit ihren roten, grünen und weißen Exkrementen zur bunten Farbgebung der Felsen bei, die den unterirdischen Feuern geschuldet ist. Diese Vögel sind so wenig scheu, daß einer von ihnen flink einem meiner Matrosen die Kappe vom Kopf klaut.

Als Vasallen des Gottes Beerenberg scheinen sie die Annäherung an seinen Thron verhindern zu wollen. Während der hundert langen Stunden, die wir im Dunst in der Nähe des Vulkans herumfahren, taten sie uns kund, daß wir uns dem Land näherten, indem sie zu Tausenden das Schiff bedrängten und unsere Ohren mit ihren Schreien betäubten.

Der düstere Anblick der Lava, der Schlacken, des Gesteins, des Schnees und der Gletscher vereint sich mit dem der Ufer, die wie gigantische Beinhäuser von unfaßbaren vorsintflutlichen Tieren wirken. Sie sind tatsächlich mit einer beachtlichen Menge polierter und gebleichter Bäume bedeckt, die aus den Wäldern Sibiriens stammen. Seit Jahrhunderten treten sie eine Reise an, die Jahre dauern wird, getragen von demselben Polarstrom, der auch Nansens Schiff so nahe am Pol vorbeiführte. Inmitten dieser Masse von Bäumen findet man zahlreiche Gegenstände, die dieselbe Route genommen haben, beispielsweise Schwimmer, Fischereigeräte, sogar Schuhe aus Norwegen und Rußland sowie die Knochen von Walen.

Wenn ich selbst auch keinerlei bedeutende vulkanische Aktivität festgestellt habe, so haben doch andere vor mir darüber berichtet. Dampfgeysire zeigen sich noch unweit der jetzigen Funkstation. Eruptionen auf der Insel sind seit ihrer offiziellen Entdeckung von 1614 aufgezeichnet worden. Ich sage offiziell, da dieses Stück Erde wahrscheinlich schon tausend Jahre vorher bekannt war.

E. Beauvois, ein belgischer Sprachwissenschaftler und Archäologe, studierte in der Tat ein Manuskript aus dem 9. Jahrhundert: die »Pérégrination« (Wanderung) des St. Brandan. Dieses Dokument gilt zu Recht allgemein als eine phantastische Erzählung, die reichlich an die Sechste Reise von Sindbad, dem Seefahrer, erinnert. E. Beauvois vollzog eine dieser Reisen nach und kam zum Schluß, daß sie zumindest im Groben für realistisch gehalten werden kann. Indem er die Länge der Tage, die Windrichtung und die Geschwindigkeit des Schiffes berechnete, bewies er, daß der Mönch die zukünftige Insel Jan Mayen erreicht haben mußte.

Brennain Mac Finlonga gründete in Irland die Abtei von Cluainfert, starb dort am 16. Mai 578 und wurde zum Heiligen Brandan. Seine Spuren finden sich auch an unserer bretonischen Küste, wo er sich in einen Steintrog begeben haben soll. Auf der Insel Cézembre in der Bucht von St. Malo steht eine St. Brandan gewidmete Kapelle, in die junge Mädchen zum Gebet gehen, wenn sie auf der Suche nach einem Ehemann sind. Es wird angenommen, daß St. Brandan am liebsten ein Schiff aus Weidenholz benutzte, das mit gefetteten und geteerten Häuten überzogen war, mit einer Mannschaft aus 17 religiösen Menschen, darunter einem namens Maclon, dem späteren St. Malo.

Nachstehend der Abschnitt, der uns aus St. Brandans Abenteuerbericht interessiert. Als sie die Shetlandinseln verließen

hob sich ein günstiger Wind und blies in das schlaffe Segel, sodaß meine Brüder nicht schwimmen mußten,