

## NL 001-014\_128

Source: Alfred Wegener, *Tagebücher*, April 1930 – September 1930. DMA NL 001/014.

[128] 2. Sept. morgens, Di[enstag] [1930]. Über Nacht ist noch wieder etwas Neuschnee gefallen, bei Windstille. Das ganze Inlandeis ist jetzt überall mit ca 20 cm ziemlich lockerem Neuschnee bedeckt, in den man etwas 10 cm tief einsinkt, und oben darauf liegt noch 1 cm ganz feiner lockerer Schnee. Das Zelt ist von ½ m hohen Schneewehen umgeben, und es besteht die Gefahr, daß allerlei unter dem Schnee verborgen liegt und verloren geht. Es ist auch jetzt noch sehr warm, -2°, aber schon die kleine Temperaturerniedrigung macht den Schnee etwas weniger backig und der aufklarende Himmel läßt uns hoffen. Leider ist Weiken mit seinen Grönländern weder gestern noch vorgestern gekommen, recht ärgerlich, da wir ihn doch brauchen. Vielleicht werden wir heute einen Versuch mit einem leeren Schlitten machen, um die abgesteckte Route

[128] Tu[esday], 2 September. Morning [1930]. Fresh snow fell again last night; the wind was calm. The entire ice sheet is covered with about 20 cm of loose, fresh snow, which sinks in about 10 cm beneath us, and on top of this, there is 1 cm of fine, loose snow. The tent is surrounded by ½ m of high snow drifts, and there is a danger that something will get lost underneath the snow. It is still very warm, -2°, but even the small decrease in temperature makes the snow somewhat less sticky, and the increasingly clear sky gives us hope. Unfortunately, Weiken and his Greenlanders did not return yesterday, or the day before—quite annoying since we need him. Perhaps we will make an attempt with an empty sled to test the marked route

## NL 001-014\_129

Source: Alfred Wegener, *Tagebücher*, April 1930 – September 1930. DMA NL 001/014.

[129] zu erkunden und zu sehen, ob die Schlitten überhaupt auf dieser Bahn fahren können. Wir fürchten alle sehr, daß es nicht geht, und dann ist die Lage recht unangenehm. Diese Massen von weichem Neuschnee hier in dem Gebiet mit noch starker Steigung sind ein böser Streich, den die Natur uns spielt! Ach ja, 8 Tage früher und alles wäre glatt gegangen. Aber was hilft das, wir müssen die Feste feiern wie sie fallen, und vorläufig hat Petrus der Wettermacher es verstanden, uns auf raffinierte Weise festzuleimen. Es herrscht völlige Windstille, und gute Sicht. Ohne den Schnee wäre es sehr gutes Fahrwetter! Die Einführung der Propellerschlitten in die Polarforschung ist wirklich eine schwere Geburt. Und das eine steht fest: Mein Erwartungen werden dem Sachverhalt näher kommen als die von Schif. Mit der brausenden Fahrt und den unbegrenzten Möglichkeiten wird es nichts sein, und wir müssen froh sein, wenn es überhaupt gelingt, alles nötige nach 400 km hineinzuschaffen. Dieses Wetter hätte nicht kommen dürfen, es schädigt uns ungeheuer. – Heute früh bin ich Koch in unserer kleinen Zeltgemeinschaft.

Nachmittags. Wir haben mit dem *Schneespatz*,

[129] and see whether the sleds can even travel on this route. We are all very worried that it won't work, which would be a quite unpleasant situation. These masses of soft fresh snow are even more prevalent in this region, and seem to be nature's little tricks on us. Yes, 8 days ago everything would have gone off without a hitch. But what's the use, we have to take things as they come, and for the time being Peter the weathermaker has decided to keep us glued here in his sly manner. The wind is completely still, and we have good visibility. Without the snow, it would actually be good driving weather. Introducing propeller sleds into polar research is really an arduous task. One thing is certain: my expectations will be closer to the truth than those of Schif. We can't expect a breakneck pace or endless possibilities; we will be grateful if we can carry everything necessary 400 km. The weather is not helping. – This morning I am the cook in our little tent community.

Afternoon: All 4 of us took an exploratory trip on the empty *Schneespatz*.

## NL 001-014\_130

Source: Alfred Wegener, *Tagebücher*, April 1930 – September 1930. DMA NL 001/014.

[130] leer, alle 4 einen Erkundungsausflug gemacht. Es ging in dem weichen Neuschnee über Erwarten gut. Wir fanden 2 Depots, wo wir nur eins erwarteten, und schließlich auch schwarze Fahnen, so daß wir befriedigt umkehrten. Von dem einen Depot entnahmen wir (ohne anzuhalten) 1 Paket schwarze 5 km-Wegzeichen, und einige schwarze Fahnen, dazu hatten wir eine Anzahl leerer Benzindunken; damit markierten wir beim Rückweg die Route, und zwar ohne anzuhalten durch Abspringen. Dann fuhren wir nach Heimkehr noch ein Stück nach Scheideck zurück. Ich hatte nämlich heute Morgen eine Spur dort gesehen, und da niemand gekommen war, so mußte sie von gestern sein. Wir fanden dort eine Spur von 2 Hundeschlitten, die sich offenbar gestern im Nebel im Spaltengebiet verfranzt hatten und umgekehrt waren. Einen Rucksack mit einem Meteorographen und verschiedene andere Dinge hatten sie hinterlassen. — Es war heute eine herrliche Fahrt, wir haben 43 Kilometer nach dem Hodometer zurückgelegt, und zurück (bergab) ging es mit 35 Km/Std. auf dem Hinweg werden es 20-25 gehabt haben. Es war eine herrliche Genuß-

[130] The sled went unexpectedly smoothly on the soft, new snow. We discovered 2 depots where we had only expected to find one, and saw black flags, and so we turned around, satisfied with our discoveries. We took (without stopping the sleds) 1 packet of black 5 km signposts and some black flags. In addition, we had several empty gas containers; with these we marked the route on our way back, and did so by jumping out of the sled without stopping it. After returning home, we drove a bit towards Scheideck. This morning, I had discovered tracks, and since no one had come, they had to be from yesterday. There, we found tracks made by 2 dog sleds, which apparently had gotten lost in the fog around the crevasse region and had turned around. They had left behind a backpack with a meteorograph and several other things. — The drive today was marvelous, according to the odometer, we put 43 km behind us, and on the way back (downhill), we traveled at 35 km per hour. On the way there, we it was probably 20–25. The drive was divine.

## NL 001-014\_131

Source: Alfred Wegener, *Tagebücher*, April 1930 – September 1930. DMA NL 001/014.

[131] fährt. Ich war im Gepäckraum und genoß von dort die herrliche Aussicht und das Ganze. Es klarte vollständig auf bis zu völliger Wolkenlosigkeit, war aber trotzdem warm. Die weiche Neuschneedecke lag wie Sammet über all den flachen Höhen, über der Seensenke und alles. Eben malen Kraus und Kelbl die Namen an die Schlitten. Schade, daß wir heute noch nicht mit Last fahren können, denn es ginge sicher so leidlich. Aber der Tag ist jetzt zu kurz, und nachts ist es zu dunkel, um auf der Linie zu bleiben. Wir wollen daher geduldig bis morgen warten, aber morgen dann sehr früh aufbrechen. – Auch das Loskommen ging heute leichter als wir gedacht hatten. Jetzt beginnt Wind und es wird kälter, wir haben schon -3,2 °!

– Abends. Eben waren Weiken und Holzapfel mit den beiden Grönländern da. Sie hatten gestern einen Hund in einer Spalte verloren, gerade da, wo wir heute waren, doch konnten sie ihn heute lebend und unverletzt wieder herausziehen. Sie sind jetzt schon wieder fort. Der Wind ist inzwischen zum Sturm gewachsen, → [Schneefegen] bis über Mannshöhe, und sehr dicht nach dem kolossalen Neuschnee. Das ist nun auch wieder nicht das richtige! Das Barometer steigt stark.

[131] I was sitting in the luggage compartment, and from there I enjoyed the marvelous view and the whole experience. It had cleared up entirely; there was not a single cloud in the sky, but it was still warm. A soft blanket of fresh snow lay like satin on all flat surfaces, over the depression of the lakes and everything else. Just now, Kraus and Kelbl are painting the names on the sleds. Too bad that we can't travel with baggage today, since it surely would have worked reasonably well. But now the days are too short, and at night, it is too dark to stay on track. So instead we intend to wait patiently for tomorrow, and will depart in the early morning. – Getting the sleds started today was easier than we had thought, too. Now the wind is starting up again, and it's getting colder. The temperature is already at -3.2°!

– Evening: Just now, Weiken and Holzapfel were here with the two Greenlanders. Last night, one of their dogs had fallen into a crevasse, in exactly the place we had been today. They were able to pull him out alive and unharmed, however. They have already left again. Meanwhile, the wind has grown into a storm. → [Snowdrifts] taller than a man, and following so close after the tremendous snowfall. That's not what we need either! The barometer is rising sharply.

## NL 001-014\_132

Source: Alfred Wegener, *Tagebücher*, April 1930 – September 1930. DMA NL 001/014.

[132] Ob wir morgen nach 200 kommen werden? Die Aussichten sind nicht sehr rosig. Die weiße Wüste raucht, es ist ein tobendes Chaos! Wind 12-14 m/s.“

3. Sept[ember], morgens [1930]. Noch immer Sturm bei klarem Himmel. In der Nacht rüttelte das Zelt fast so wie die Motoren in Fahrt. Auch jetzt müssen wir noch über 10, vielleicht über 12 m/s haben, doch kommt es mir vor, als sei der Wind ein ganz klein wenig abgeflaut. Noch immer führt er riesige Schneemassen, die die Luft bis 1,50 m ausfüllen. Ob wir fahren können, ist noch nicht sicher. Einen Versuch müssen wir aber machen. Vielleicht werden wir wiederum unverrichteter Sache heimkommen. Die Versorgung Georgis Station wird immer schwieriger. Wenn von jetzt ab Herbstwetter mit starkem Wind herrscht, so geht alles noch langsamer, und es ist fraglich, ob die Grönländer dann nicht versagen. Und es liegt noch verzweifelt viel Material hier und beim nächsten Depot. Wenn nur Georgi und Sorge weniger Instrumente und mehr Lebensmittel und ihr Haus mitgenommen hätten! Ich fürchte, es wird sich rächen, daß ich die Sache auf Georgis Drängen ihm überlassen habe. Und Sorge mit seinem grenzenlosen Optimismus ist auch keine gute Ergänzung! Georgi wird jetzt wohl allmählich Angst bekommen, daß die

[132] Will we be able to travel to 200 tomorrow? It doesn't look so great. The white desert is smoking, it is a raging chaos! Wind, 12–14 m/s.

3 Sept[ember], morning [1930]. Still storming against a clear sky. Overnight, the tent shook almost like the motors during a drive. Even now, we have over 10, maybe over 12 m/s, but it feels as if the wind has subsided a little bit. The wind still is driving giant masses of snow that fill up the air up to 1.50 m. We're still not sure whether or not we can drive. But we still have to make an attempt. Perhaps we will return home empty-handed. Providing supplies to Georgi's station is getting harder and harder. If we are faced with autumn weather and strong winds from now on, everything will go even slower, and I'm not sure the Greenlanders won't fail at it. There's still a daunting amount of material here and at the next depot. If only Georgi and Sorge had brought fewer instruments, more food, and their house! I fear that it will come to regret that I tasked Georgi (at his request) with this. And Sorge with his boundless optimism is also out of place here. Georgi will probably start worrying

## NL 001-014\_133

Source: Alfred Wegener, *Tagebücher*, April 1930 – September 1930. DMA NL 001/014.

[133] Sache schief geht, und nicht ganz mit Unrecht. Himmel, warum müssen wir jetzt unausgesetzt Wetterpech haben!

4. September, Do, morgens [1930]. Wieder liegt ein Tag ohne Resultate hinter uns. Es wurde Mittag gestern, bis wir aufbrachen. Tatsächlich hatte der Sturm ein klein wenig nachgelassen, so daß wir auf weitere Verbesserung des Wetters hofften. Aber wir brauchten 2 ½ Stunden, um die Schlitten flott zu machen! *Schneespatz* ließ sich verhältnismäßig leicht losrütteln (er stand ja erst einen Tag), aber während Schif damit Runden fuhr, arbeiteten wir anderen vergeblich an *Eisbär*, unter dessen Kufen sich viel Eis gebildet hatte. Schließlich mußten wir Schif veranlassen, den *Schneespatz* wieder hinzustellen und den Motor abzustellen, und dann stemmten wir die Kufen des *Eisbären*, die eine nach der andren hoch und reinigten sie von unten von den anhaftenden Eisstücken. Dann endlich glückte es, den *Eisbären* mit vereinten Kräften flott zu machen. Nun fuhr er Runden, während 3 von uns den *Schneespatz* flott machten. Auch dieser war inzwischen wieder angefroren, und es dauerte lange Zeit, bis er kam, und viel Mühe und Erfindungsgeist mußte da-

[133] that everything will go awry, and he's not entirely wrong. Oh Lord, why must we have such constant bad luck with the weather now!

Thursday, 4 September. Morning [1930]. Another day with no results. Yesterday, it was noon before we departed. The storm had actually abated a bit, so we were hopeful about the weather situation. Still, it took us 2 ½ hours to get the sleds started! *Schneespatz* was relatively easy to get free (it had only been idle for a day). As Schif took it for a few quick rounds, the rest of us worked on *Eisbär*, which had a lot of ice buildup under its runners. In the end, we had to have Schif stop *Schneespatz* and turn off its motor. Then we lifted *Eisbär's* runners, one after the other, and chiseled off the pieces of ice from the bottom. Finally, with all our combined efforts, *Eisbär* was ready to go. Now someone took it for a few rounds while three of us prepared *Schneespatz*, which in the meantime had frozen a bit. It took some time before it was ready and required considerable ardor and creativity on our part.

## NL 001-014\_134

Source: Alfred Wegener, *Tagebücher*, April 1930 – September 1930. DMA NL 001/014.

[134] rauf angewendet werden. Leider ist jetzt die Temperatur dauernd um 0° herum, der Treibschnee, der auf die Schlitten geweht wird, schmilzt in der Sonne, und im Schatten bilden sich Eiszapfen. Auch oben bedecken sich die Schlitten mit Eiskrusten von mehreren Zentimetern Dicke und das Wasser, das sich auf den Kufen bildet, läuft an diesen herab und läßt sie am Untergrund festfrieren. Die Maschinen werden fürchterlich mißhandelt durch diese Vereisung. – Schließlich kamen wir also fort, sammelten schnell noch die untergelegten Brettern und den Hebebaum ein und gingen in den fahrenden Schlitten an Bord – immer ein etwas kitzliges Unternehmen, denn wenn man fehlgreift oder -tritt, so kann man in den Propeller kommen. Und nun ging es vorwärts, gegen das wilde Schnee-Chaos. Es war ein sehr interessantes, aber zugleich hoffnungsloses Unternehmen. Der Treibschnee peitschte weit über Schlittenhöhe hinaus. Ich fuhr mit Schif im *Schneespatz*. Oft konnten wir den dicht hinter uns fahrenden zweiten Schlitten vor Treibschnee nicht mehr sehen. Unsere selbst gestellten Wegzeichen fanden wir aber doch nicht mit der Sicherheit, die wünschenswert gewesen wäre. Eine Zeitlang fuhren wir über ein Gebiet, wo der Sturm den Schnee forträumte.

[134] Unfortunately, the temperature is constantly around 0°, and the snow that is drifting on the sleds melts in the sun, and turns to icicles in the shade. Even on the top of the sled the ice is several centimeters thick, and the water that forms on the runners runs off them, causing them to freeze onto the ground. The ice is really taking a toll on the machines. – Finally, we were able to depart, collected the planks and the level and boarded the moving sleds—always a tricky business, since if one slips and places hand or foot in the wrong place, one can get caught in the propeller. And now, onwards, against the wild chaos of the snow. It was a very interesting, and at the same time hopeless endeavor. The blowing snow whipped past us, far above the height of the sleds. I was riding with Schif in *Schneespatz*. Often we couldn't see the second sled, which was following close behind us, due to the blown snow. We weren't able to follow the signposts that we had set up as well as we had hoped. For a while, we traveled across a stretch of land where the storm was sweeping the snow away.

## NL 001-014\_135

Source: Alfred Wegener, *Tagebücher*, April 1930 – September 1930. DMA NL 001/014.

[135] Da sahen wir deutlich unsere Spur und konnten ihr leicht folgen. Aber dann kam die Leeseite der Anhöhe jenseits der Seenplatte. Hier ist die Steigung am steilsten. Hier war leider auch Wind und Schneefegen am stärksten. Es war Auftragsgebiet, und unsere Spur lag verdeckt von Schnee. Hier blieb der *Schneespatz*, genau gegen den Wind fahrend, stehen, obwohl Vollgas gegeben war. Es ging ziemlich steil bergauf und er kam gerade in eine ziemlich schwierige neue Schneewehe. Nun arbeiteten wir, während *Eisbär* Runden fuhr und auch stets beim Enden mit dem Stehenbleiben kämpfte. Zu dritt  $\frac{1}{2}$  Stunde lang, um den *Schneespatz* wieder flott zu machen. Es glückte erst als wir in (sic!) um  $90^\circ$  herumgehebelt hatten, so daß er dem Wind die Breitseite zuwendete. Dann arbeiteten wir alle 3 draußen – während Vollgas gegeben war! – bis er in Gang kam (er kam hauptsächlich durch Seitwärtshebel der Vorderkufen in Gang) und dann sprang der Führer erst hinein! Zuhause wäre diese Methode ganz unmöglich! Aber was soll man machen? Bei dem nun folgenden Einsteigen in die

[135] Here, we could see our tracks quite well and follow them easily. But then came the lee side of the ridge beyond the lakes. Here, the incline is the steepest, and the wind and snow dust was unfortunately also the strongest. It was the region of our assignment, and our tracks were covered by snow. Here *Schneespatz*, driving head-on into the wind, came to a standstill even though it was running at full power. The incline was rather steep, and we were approaching another heavy snow drift. Now we worked while *Eisbär* drove around, using its last strength to resist stopping as well. The three of us, for  $\frac{1}{2}$  hour. To get *Schneespatz* back on track. It only worked when we managed to turn it around by  $90^\circ$ , so that the wind hit it from the side. Then we all worked—while the motor was at full throttle!—until we got it in gear (we did this mostly by using sideways leverage on the front runners) and only then did the driver jump in. At home, this method would have been all quite impossible! But what could we do? When we subsequently got in

## NL 001-014\_136

Source: Alfred Wegener, *Tagebücher*, April 1930 – September 1930. DMA NL 001/014.

[136] fahrenden Schlitten (besonders das Hineinreichen des Hebelbaums war schwierig), so schlüpfte ich zu Kraus in den *Eisbären*, weil mein Platz bei Schif im *Schneespatz* durch Kelbls besetzt war. Nun versuchten wir weiterzufahren, indem wir kreuzten. Auch der *Eisbär* konnte gegen den Wind und die Steigung nicht an. Wir sahen *Schneespatz* hinter uns kreuzen. Aber bald verschwand er für uns im Schneetreiben; da kehrten wir um, und als wir uns dann dem immer noch kreuzenden *Schneespatz* näherten, sahen wir diesen umkehren und die Richtung nach Haus einschlagen. Später sagte Schif, es sei ihm unmöglich gewesen, den Berg gegen den Wind hinaufzukommen, auch mit kreuzen. Übrigens war auch der *Eisbär* nahe daran, stehen zu bleiben. Zurück mit dem Sturm ging es natürlich wie geschmiert. – Wir haben gegen den Wind durchschnittlich etwa 15 km/Stunde, mit dem Wind etwa 50 km/Std. Wir fuhren ebenso schnell wie der Schnee fegte, und die Windgeschwindigkeit war 60 km/Std (16 m/s) sowohl nach Schifs Anemometer als nach Holzapfels Messung auf Scheideck. So kamen wir wiederum unverrichteter Dinge mit dem ganzen Gepäck zum Zeltplatz zurück. Das war recht deprimie-

[136] the moving sleds (reaching for the gear shift was especially difficult), I slipped into *Eisbär* with Kraus, since my place with Schif in *Schneespatz* was occupied by Kelbl. Now we tried to continue driving by making switchbacks. *Eisbär* couldn't fight against the wind and incline either. We saw *Schneespatz*, also zigzagging behind us. But we soon lost sight of it in the blowing snow: at this point, we turned around and as we approached *Schneespatz*, which was still weaving back and forth, we saw it turn around towards home. Later Schif told us that it had been impossible to get up the hill against the wind, even by switchbacking. As it happens, *Eisbär*, too, was on the verge of stopping. With our backs to the storm, the way back was, of course, a breeze. – Against the wind, we had managed about 15 km/hour, with the wind, we moved at about 50 km/hour. We were moving at the same speed at which the snow was drifting, and the wind speed was 60 km/hour (16 m/s), according to Schif's anemometer as well as Holzapfel's measurements on Scheideck. And so we returned to the tents, with all our baggage, yet without any results. It was rather depressing.

## NL 001-014\_137

Source: Alfred Wegener, *Tagebücher*, April 1930 – September 1930. DMA NL 001/014.

[137] rend. Aber was war zu tun? Vielleicht hätten wir das Gepäck doch noch bis zum Depot 25 km durchbringen und dort hinter lassen können. Aber gerade die Steigung dort hin ist es, die uns am meisten zu schaffen macht. Und im Ganzen brauchen wir bei so steilem Gegenwind so viel Benzin, daß wir nicht weit kommen können. Beim Zeltplatz hatten wir eine Flaute mit völliger Windstille, die wir benutzten, um meine Hundestand-Hosen von mehreren kg Eis zu befreien. In dieser Flaute kam Weiken mit einem Grönländer. Der zweite hatte sich geweigert zu fahren. Er hat jetzt die Strecke bis hierher durchmarkiert. Er brachte neue Nachrichten: Disko kommt schon um 4 nach Umanak, geht aber nach wenigen Stunden Aufenthalt nach Ußamrick [?] weiter, und kommt endgültig erst am 10. September. Die *Krabbe* ist mit Loewe daher schon am 3. nach Umanak gefahren, um die Einladungen zu überbringen. Leider hat Weiken durch Mißverständnis das Pressetelegramm nicht mitbekommen, so daß es nicht möglich ist, diese erste – nach so langer Zeit – Gelegenheit zu telegraphieren zu benutzen! Nun hat er es gestern mitbekommen. Ja, die Möglichkeit der Propellerschlitten stellen sich doch als wesentlich begrenzter heraus, als unsre Optimisten

[137] What could we have done? Perhaps we could have brought the baggage to the 25 km depot and left it there. But it's the incline on the way there that gives us the most trouble. And anyways, with such strong headwind, we need so much gas that we can't get very far. Back at camp, we experienced a lull with the wind completely still, and we used this time to remove several kg of ice from my dog fur pants. During this lull, Weiken arrived with a Greenlander. The latter had refused to to drive. He marked the path here. He brought news: at 4, Disko is coming to Umanak, but after several hours there, he will continue to Ußamrick [?], and will only arrive on 10 September. For this reason, Loewe took the *Krabbe* to Umanak on 3 September to deliver the invitations. Unfortunately, due to a misunderstanding, Weiken never received the press telegram, so it is not possible to use this first opportunity—after so long—to telegraph. Yesterday, he learned of it. Yes, the possibilities that the propeller sleds offer are considerably more limited than what the optimists

## NL 001-014\_138

Source: Alfred Wegener, *Tagebücher*, April 1930 – September 1930. DMA NL 001/014.

[138] angenommen hatten. Wir fahren bergauf selbst bei günstigem Wetter und günstiger Bahn nur 20-30 km/St., und Tage mit starkem Gegenwind fallen überhaupt aus, ebenso Tage mit oder nach Neuschnee, wegen der Bahn. Rationell arbeiten kann man aber mit dem Propellerschlitten nur dann, wenn sowohl Bahn und Wind günstig sind. Auch ein solcher Tag ist uns bereits durch die Lappen gegangen, weil die Markierung fehlte; das wird ja nun hoffentlich nicht mehr vorkommen. Aber ob und wie oft wir überhaupt noch jetzt im Herbst diese Zusammenstellung bekommen, ist wohl zweifelhaft. Es könnte sein, daß auf diese Weise im Lauf des Septembers nur eine Fahrt hinein nach 400 zu Stande kommt. Was dann? Noch liegen etwas 4000 kg Teile hier, teils bei 25 km die hinein sollen. Davon mögen 10 Kisten = 500 kg entbehrlich sein als Sommerproviant für nächstes Jahr. Weitere 10 Kisten (500 kg) würde ich hier lassen, wenn Kraus nicht dort, sondern in der Randstation überwintert. Und auch sonst mögen vielleicht noch 500 kg an Sprengstoff u.a. gespart werden können. Bleiben immer noch 2500 kg, eine für 2 Mann unbe-

[138] had assumed. Even with good weather and on a good track, we can travel uphill at only 20–30 km/hour, and travel is cancelled altogether on days on which there is a strong headwind, likewise on days during or after new snowfall because of the path. We can only reasonably travel on the propeller sleds when the path and wind conditions are good. One such day has already slipped away from us since the signposts were missing; hopefully this won't happen again. But whether and how often we will be blessed with a constellation of conditions like this is doubtful in the autumn. It could be that, in this way, in the course of September we will only be able to make one trip inland to 400. And then? Part of the 4,000 kg are still lying here, part at 25 km. Of these, 10 boxes =500 kg are expendable as summer provisions for next year. I would leave another 10 boxes (500 kg) here if Kraus overwinters at the ridge station rather than there. Also, perhaps another 500 kg of explosives can be saved. This leaves another 2,500 kg, an incredibly enormous amount for 2 people,

## NL 001-014\_139

Source: Alfred Wegener, *Tagebücher*, April 1930 – September 1930. DMA NL 001/014.

[139] greiflich große Menge, wenn man berücksichtigt, daß doch durch die 3 Hundereisen schon etwa 2700 kg drinnen sein müssen. Da muß schon vieles hineingeschafft sein, was zwar wünschenswert, aber nicht notwendig ist. Es muß also noch eine Hundeschlittenreise (Weiken, Loewe, 500 kg) und mindestens 2 Fahrten mit Propellerschlitten hinein, jede mit 1000 kg, gemacht werden, das ist das Minimalprogramm. Man braucht wohl die Hoffnung noch nicht aufzugeben, daß noch alles gut geht, aber die Gefahr, daß unsere Station Eismitte mißglückt, ist peinlich groß. Wir sind ja eigentlich fortwährend mit irgend etwas im Druck. Aber dies ist der stärkste und gefährlichste! – Ich hörte gestern von Weiken, daß jetzt 2 Grönländer tatsächlich Packpferde führen. So ist es, wenn auch, spät doch geglückt, Grönländer dazu heranzuziehen! – Ja, der August hat die Entscheidung betreffend der Transporte für die Randstation gebracht und sie ist wohl jetzt endgültig zu unseren Gunsten entschieden. Aber das Entscheidungsringen betreffend die Station Eismitte ist noch im Gange. Dieser Teil der Schlacht steht nicht gut, und so wird erst der September endgültig zeigen, ob die Expedition glückt oder nicht. [S. 140-141 Brief auf Dänisch]

[139] if one considers that the 3 dog sled trips have already transported about 2,700 kg. There must be a lot of what has already been transported there which is, while desirable, not absolutely necessary. So we have to make one more dog sled trip (Weiken, Loewe, 500 kg) and at least 2 trips with the propeller sleds, each carrying 1,000 kg at the very least. I guess we can't give up hope that everything will go well, but the chance that our Station Eismitte ["Central Ice Sheet Station"] will fail is embarrassingly large. We constantly seem to be under pressure to get something or the other done. But this is the most important and also most dangerous situation! – Yesterday, Weiken told me that 2 Greenlanders are now actually leading the horses! So we were successful (albeit late) in recruiting Greenlanders! – Yes, August brought with it a decision regarding the transports to the ridge station, and the ruling is apparently in our favor. But the decision-making process regarding the Station Eismitte is still ongoing. This part of the battle doesn't look so great, and September will have the final say as to whether the expedition is a success or not. [p.140-41 letter in Danish]

## NL 001-014\_141

Source: Alfred Wegener, *Tagebücher*, April 1930 – September 1930. DMA NL 001/014.

[141] – Auch heute vormittag hält der heftige Schneesturm an. Mittags beginnt der Wind etwas abzuflauen. Föhnwolken stehen vor den Küstenbergen. Es sind 4° Wärme! Der Schnee ist sehr weich, es hat aber aufgehört zu fegen. Der Wind wächst zwar wieder auf ca. 10 ½, aber der angeschmolzene Schnee gibt kein Material für das Fegen. Ich mache 3 Aufnahmen, Kelbl und Kraus arbeiten an den Schlitten, um Starterleichterungen zu schaffen. Meine Schlitten-Hosen sind schon fast wieder trocken. Wenn es doch jetzt still und kalt würde, dann hätten wir spiegelnde Bahn! Aber der Wind so wie er jetzt ist, stört schon sehr, und er wächst wieder! – unsere Motoren haben nun 100 PS gegen 150 bei den Finnen. Und dabei sind unsre Schlitten größer und schwerer, und sie sollen Lasten, nicht Personen, befördern. Ich fürchte fast, dies

[141] – This morning, too, the heavy snow storm has halted. Around noon the wind is beginning to subside. Foehn clouds are obscuring the coastal mountains. It is 4° above freezing! The snow is very soft, but it has stopped drifting. The wind is increasing again to about 10 ½, but the melting snow leaves nothing that can be blown about. I take 3 photographs, Kelbl and Kraus are working on the sleds in an attempt to get them to start better. My pants are almost dry again. If only it were calm and cold, then would have a mirror-like track! But the wind, the way it is now, is extremely bothersome, and is growing again! Our motors now have 100 hp, compared to the 150 of the Finns' sleds. Plus, our sleds are bigger and heavier, and were made to carry loads, not people. I almost fear that

## NL 001-014\_142

Source: Alfred Wegener, *Tagebücher*, April 1930 – September 1930. DMA NL 001/014.

[142] ist ein Riesenfehler von Hansen gewesen, daß er meinte, es reicht trotzdem. Ja, es reicht ja gerade, aber wir bekommen nicht genug Fahrt! Na, wir werden sehen, aber so schnell beweglich wie die finnischen Schlitten sind wir also keinesfalls, können es nicht sein! Und unsere Motoren laufen sich leider immerzu heiß, namentlich immer dann, wenn wir mit Vollgas nur langsam vorwärts kommen. Vielleicht wird auch das noch besser in der Kälte, aber es zeigt, daß zu viel von den Motoren verlangt wird. Wir hätten nicht schwächere, sondern stärkere Motoren gebraucht als in Finnland. Aber die hätten wir freilich nicht umsonst bekommen. Die ganze Ausrüstung zeigt, daß von den Motoren große Leistung erwartet wurde, oder vielmehr, daß die zu leistende Arbeit größer ist als veranschlagt wurde. Dazu wogen sonst noch die Anhänger! Wir können ja nicht einmal die Schlitten selbst voll machen! [Liste Abfahrtszeiten und Aufgestellte Schneemarkierungen]

[142] this was a major mistake on the part of Hansen, who insisted that they would do. Yes, they only just do the job, but we aren't getting enough kilometers out of them! Well, we'll see, but they are not, and will never be, as mobile as the Finnish sleds! Our motors unfortunately tend to overheat, namely at those times when we make little progress under full throttle. Maybe this, too, will get better as it gets colder, but it still shows that we are demanding too much of the motors. We don't need weaker, but rather stronger motors than in Finland. But we wouldn't have gotten them for free either. The equipment shows that there is a lot expected from the motors, or rather, that the work that needs to be accomplished is more than what was estimated. And to this, add the trailers! We can't even load the sleds up completely! [List of departure times and markers placed in the snow]

## NL 001-014\_143

Source: Alfred Wegener, *Tagebücher*, April 1930 – September 1930. DMA NL 001/014.

[143] 5. September, [1930] Fre[itag], abends. Heute sind die Propellerschlitten im Ernst erprobt worden. Das Ergebnis ist aber wenig ermutigend. Wir hatten zwar starken Gegenwind, mit zeitweisem → [Schneefegen], was wohl stärker gewesen wäre, wenn der Schnee nicht von der Sonne so angeschmolzen gewesen wäre. Aber die Verhältnisse können auch besser sein, als sie waren, aber jedenfalls muß der heutige Gegenwind für September als normal gelten. Das Fortkommen ist stets sehr schwierig und zeigt, daß die Motoren zu schwach sind für die großen und schweren Schlitten. Ferner müssen alle Steigungen, die noch für das Au-

[143] Friday, 5 September [1930], evening. Today the propeller sleds were given their first real trial. The result is a bit disappointing. There was a strong headwind with periods of → [blown snow], which probably would have been heavier if the snow hadn't been melted by the sun a bit. The conditions could have been better than they were, but, at any rate, we must consider this headwind normal for September. Moving forward is very difficult, and it shows that the motors are just too weak for the large and heavy sleds. Furthermore, any visible inclines

## NL 001-014\_144

Source: Alfred Wegener, *Tagebücher*, April 1930 – September 1930. DMA NL 001/014.

[144] ge wahrnehmbar sind kreuzend genommen werden. Das ist der sicherste Beweis dafür, daß wir stärkere Motoren nötig gehabt hätten. Vermutlich wären die finnischen von 170 PS passend gewesen, oder vielleicht 200, weil wir größere Lasten haben. Da hat Hansen doch einen Rechenfehler gemacht. Beim Kreuzen blieb der *Schneespatz* einmal gegen den Berg stehen. Die Folge war stundenlange Arbeit; wir mußten ihn ausladen und leer herunter nehmen, bis er abwärts zeigte. Dies ging aber erst nachdem wir den Schnee um ihn herum ganz abgegraben und die Eisoberfläche frei gelegt hatten. Bei dem gewaltsamen Stemmen brach ein Bolzen in der Vorderachse und er mußte ersetzt werden, was weiteren Aufenthalt gab. Schließlich bekamen wir ihn leer in Gang und stellten ihn dann mit der Nase abwärts auf Eis auf, wo er wieder beladen wurde. *Eisbär* stand glücklicherweise gut, so daß der neue Start glatt ging (immer mit Rütteln und Hereinspringen, wenn es losgeht). Das Hinaufkreuzen verbraucht natürlich ungeheuer viel Benzin. Vor 50 km ab brauchten wir nicht mehr zu kreuzen, da ging es besser, und sie atmeten auf. Wir fahren dann soweit, bis unsere Tanks

[144] must be approached by zigzagging. This is the best proof that we need stronger motors. The Finnish 170 hp would probably have done the trick, or maybe 200, since we have a heavier load. Here, Hansen has miscalculated. While switchbacking, *Schneespatz* got stuck facing the slope. This resulted in hours of work: we had to unload the sled and take it down completely empty, until it was facing downwards. We only succeeded in this after we had dug up the snow around it and cleared off the surface of the ice. With all the heavy lifting, a bolt on the front axle broke and needed to be replaced, creating yet another delay. Finally, we managed to move the empty sled up, and placed it, nose facing down, on the ice, where it was loaded up once again. Luckily, *Eisbär* was sitting in a good position, so restarting it was easy (always shake it, and then jump in when it starts). Of course, ascending via switchbacks uses up an enormous amount of gasoline. After 50 km, we didn't need to make switchbacks anymore, and everything went better after that, and we could breathe a sigh of relief. We then drove until our tanks were empty,

## NL 001-014\_145

Source: Alfred Wegener, *Tagebücher*, April 1930 – September 1930. DMA NL 001/014.

[145] leer wurden, was man über die Benzinpumpe merken kann. Der Verbrauch war in beiden Schlitten genau gleich. Unser Umkehrpunkt war 80 km von hier am Schneemann jenseits der 80 km-Auftragsstange. Hier luden wir ab, füllten 3 Dunken Benzin in jeden Schlitten und nahmen vorsichtshalber noch 1 Dunke im *Schneespätz* mit. Als wir starten wollten bemerkten wir, dass der Öltank von *Eisbär* leckte. Er hat einen erheblichen Riss bekommen. Es gelang, den Riss durch Verspannung mit einer Schnur so zu verklemmen, dass er für die Rückfahrt genügend dicht hielt, und dann ging es heim.

6. September [1930]. Samstag morgen. Unsere gestrigen Geschwindigkeiten waren: Hinfahrt oberhalb der Kreuzfahrten: Durchschnittsfahrt 17 km/Stunde, nämlich erst 3 Fünfkilometerabschnitte mit 12 Kilometer/Stunde, dann 3 Abschnitte mit 23 km/Stunde! Rückfahrt Gesamtdurchschnitt 24 km/Stunde. – Das Programm muß also reduziert werden: Im Ganzen nur einmaliges Hinfahren mit Last (hoffentlich je 500 kg!). Dazu muß die ganze 400 km Strecke wahrscheinlich 4 Abschnitte geteilt

[145] which we could determine based on the gas pump. Both sleds used the same amount of gas. The turning point was 80 km from here at the “Schneemann,” beyond the 80 kilometer accumulation poles. Here, we unloaded and filled each sled with three canisters of gas, and put another canister on *Schneespätz* just in case. When we wanted to leave, we noticed that *Eisbär’s* oil tank was leaking. It had sustained a serious tear. We were able to create enough tension with a cord to hold together the tear so that it would hold up for the trip back, and then we left for home.

Saturday, 6 September, morning [1930]. Yesterday’s speeds: The outbound trip above the switchbacks: an average of 17 km/hour, namely the first 3 five-kilometer segments at 12 km/hour, then 3 segments at 23 km/hour! The return trip: an average of 24 km/hour in all. Thus, the program must be reduced: A total of one trip with a load (hopefully 500 kg each!). Therefore, the entire distance of 400 km must be divided into 4 segments.

## NL 001-014\_146

Source: Alfred Wegener, *Tagebücher*, April 1930 – September 1930. DMA NL 001/014.

[146] werden; erster Abschnitt bis über die Hangsteigung (> 50 km). Dahin muß 4 mal gefahren werden, aber stets am gleichen Tag zurück. Zweiter Abschnitt bis 160 km (Länge 110 km). dritter Abschnitt bis 280 km (Länge 120 km); vierter Abschnitt bis 400 km (Länge 120 km). Von 50 km ab folgendes Programm: 3 Fahrten bis 160, 2 Fahrten bis 280, eine bis 400. Beim Rückweg hatten wir ein gefährliches Abenteuer, schon in der Dunkelheit. Der *Eisbär*, der voraus fuhr, war vom Wege abgekommen und fuhr immer Kurs auf Weißkugel, während der Weg so geht [Skizze]. Darum kamen wir zu nördlich in die Seenplatte, und hier geht es sehr steil hinab, und es sind 2 m breite Spalten zu durchqueren. Die Führer verloren auf dem glatten Eis ziemlich die Führung über die Schlitten, die nach rechts und links schleuderten, und zu halten war nicht, denn wir hatten bei Leerlauf eine „Affenfahrt“. Die Spalten waren verschneit, der Schnee darin lag tiefer als die Eisoberfläche. Es war unmöglich, abzdrehen, dann wären die Schlitten seitwärts hinuntergerutscht. Also gab es nur eins: hinunter mit Gas. Es ging gut, aber es war eine gefährliche Sache. Etwa

[146] The first phase is the up the slope (> 50 km). This will have to be covered 4 times, always returning on the same day. The second leg is as far as 160 km (distance 110 km). The third part is 280 km (distance 120 km). The fourth leg is as far as 400 km (distance 120 km). At 50 km, the following schedule: 3 trips to 160, 2 trips to 280, and one to 400. On the way back, we had a dangerous adventure, especially in the dark. *Eisbär*, which was leading the way, slipped off track, and headed steadily toward Weißkugel, while the path went this way [sketch]. For this reason we approached the lakes a bit too far north, and here the descent is very steep, and there are 2 m crevasses to cross. The drivers lost control over the sleds, which spun out right and left on the smooth ice, and there was no way to stop, for it was a headlong journey with the engines idle. The crevasses were full of snow, and the snow there lay deeper than the surface of the ice. It was impossible to turn, the sleds would have slid down sideways if they had. There was only one thing to do: drive downwards and hit the gas. It went well, but it was a dangerous business.

## NL 001-014\_147

Source: Alfred Wegener, *Tagebücher*, April 1930 – September 1930. DMA NL 001/014.

[147] 4 solche gefährlichen Spalten waren zu kreuzen, an den einen sahen wir in der Spur des vorangefahrenen Schlittens schwarze Löcher. Wir atmeten auf, als wir wieder auf die weiche Schneefläche kamen. Es hätte leicht schief gehen können. Auf dem Rückweg haben wir für die 80 km nur 2 ½ Dunken Benzin gebraucht. Ab ½ 10 Uhr war es Nacht. Wegzeichen hätten wir da nicht mehr gesehen, doch glänzte die Schlittenspur gegen den hellen Abendhimmel.

Was nun? Jetzt ist die Katastrophe da. Es ist unmöglich, die zentrale Firnstation in der vorgesehenen Weise auszurüsten. Ich habe jetzt als vernünftige Aufgabe für die Propellerschlitten berechnet, daß sie einmal bis 400 km mit Nutzlast hineinfahren sollen. Dies wird bis Anfang, vielleicht Mitte Oktober dauern, und eine Riesenarbeit für die Beteiligten abgeben. Ob Schif die Schlußfahrt nach 400 km noch mit machen kann, ist sehr zweifelhaft. Aber was wird weiter? Kraus muß an der Weststation überwintern. Alles für die Überwinterung nicht unbedingt nötige muß für nächstes Jahr bleiben. Eine neue Hundeschlittenreise muß organisiert werden, die sofort aufbricht wenn Jülg mit seinen Schlitten zurück kommt. Und die Hundeschlittentruppe muß

[147] We had to cross about 4 of these dangerous crevasses, on which we saw black holes in the tracks of the sled ahead of us. We sighed with relief when we reached the soft surface of the snow once more. It could easily have gone wrong. On the way back, we used 2 ½ containers of petroleum for the 80 km we traveled. Night arrived at 9:30 pm. We couldn't see the signposts anymore, but the sled tracks shone against the moonlit sky.

And now? Disaster has struck. It won't be possible to equip the central firn station in the way we had planned. I have now calculated as a reasonable task for the propeller sleds that they should make one trip to 400 km with supplies. This will probably take until early or mid-October, and will be a great deal of work for those involved. It is doubtful that Schif will be able to handle the last trip to 400 km. But what happens next? Kraus has to spend the winter at the western station. Anything not absolutely essential for the winter must be left for next year. A new dog sled trip must be organized, and will depart as soon as Jülg returns with his sled. The dog sled group

## NL 001-014\_148

Source: Alfred Wegener, *Tagebücher*, April 1930 – September 1930. DMA NL 001/014.

[148] ganz hineingehen nach 400 km! Vermutlich werde ich selbst an ihr teilnehmen müssen. So bald als möglich muß ich nach Kamarujuk zurück, um diese 4 Hundeschlittengruppen auszurüsten. Wie dies geschehen soll ist noch rätselhaft. Wir haben ja nicht genug Polarschlitten. Jedenfalls können solche nicht für die Pferdetransporte zur Verfügung gestellt werden, die Pferde müssen mit Grönländerschlitten gehen. Und wir brauchen Skier für Grönländerschlitten! Leider hat Sorges Abteilung die Hickory-Skier der beiden Hamburger Schlitten als Unterlagen auf Polarschlitten mitgenommen, das hat nun zur Folge, dass wir statt 2 guten Schlitten zwei schlechte haben! Wie unüberlegt! Ja mir ist wirklich die Frage gekommen, ob Georgi und Sorge den Winter über die Station halten können oder ob sie mit dieser letzten Hundeschlittenreise zurückgenommen werden müssen. Da man bei den Propellerschlitten immerhin damit rechnen muß, daß sie bei dieser für ihre Reichweite riesigen Unternehmung havariieren, dürften sie nicht das ganz nötige transportieren, sondern nur das weniger wichtige. – Ein Jammer, dass wir heute wegen der Reparatur des Öltanks still liegen müssen, heute wäre wieder mindestens ebenso gutes Fahrtwetter wie gestern. Und ob es morgen noch

[148] has to travel all the way to 400 km! I will mostly likely have to participate in the trip. I have to return to Kamarujuk as soon as possible in order to equip these 4 groups of dog sleds. It's still unclear as to when this will happen. We don't have enough polar sleds. At any rate, such sleds cannot not be used for the horse transports; the horses have to use the Greenland sleds. And we need skis for the Greenland sleds! Unfortunately, Sorge's department took the hickory skis from both Hamburg sleds as underlays on the polar sleds, with the consequence that instead of having two good sleds, we have two bad ones. How careless! Yes, I even asked myself whether Georgi and Sorge will be able to maintain the station over the winter or whether they will have to be brought back on this last dog sled trip. Since with the propeller sleds, one always has to consider the possibility that they will break down on this enormous undertaking, given their [limited] cruising range, we can't have them transport really essential things, but only the less important ones. – A shame that we couldn't travel today because we had to fix the oil tanks, since today would have been just as good a day for traveling as it was yesterday. Will it stay this way tomorrow?

## NL 001-014\_150

Source: Alfred Wegener, *Tagebücher*, April 1930 – September 1930. DMA NL 001/014.

[150] anhält? Wenn Wölken die Nacht hier geblieben wäre, so wären wir wohl zu dritt mit dem Schneespatz allein gefahren. Aber zu zweit können wir ihn wohl nicht flott machen und sitzen dann da. – Die Situation, in der sich die Expedition infolge dieses Versagens der Motorschlitten befindet ist einfach unerträglich. Wir können doch nicht die Besatzung der Station zurücknehmen! Das wäre doch für das geringe Programm eine Katastrophe! Wir müssen, koste es, was es wolle, eine Hundeschlittenreise von solchen Dimensionen ausrüsten, dass das Notwendige bereits durch Hundeschlitten allein hingeschafft wird. Koste es was es wolle! Ja, das ost leicht gesagt! Woher die Schlitten nehmen (Wir brauchen 15!) woher die Menschen, und das alles in größter Eile! Das ist die größte und fatalste Krise, die die Expedition durchgemacht hat. Ob wir sie in Ehren bestehen können, erscheint zweifelhaft und hängt davon ab, ob es uns gelingt, noch eine – genügend große – Hundeschlittengruppe aufzustellen. Die letzten Reserven müssen herangezogen werden. Keine Kosten dürfen gescheut werden. Ich bin beinahe überzeugt davon, daß die Propellerschlitten doch mehr leisten als ich fürchte, wenn wir uns

[150] If the clouds had stayed tonight, the three of us would have taken off alone on Schneespatz. But two of us won't be able to get Schneespatz ready for travel and we will have to sit here idly. – The situation we are in as a result of the motor sleds' failure is just unbearable. We can't take back the station's entire crew! That would be a catastrophe for our program, small as it is! At all costs we have to equip a dog sled trip of such a scale that the things we really need can be transported by dog sleds alone. At all costs! Yes, that is easy to say! Where will the sleds (we need 15) come from? And the people? And everything in such a hurry! This is the biggest and most fatal crisis that the expedition has experienced. Whether we will be able to weather this with dignity seems doubtful, and is dependent on whether or not we are able to put together a sufficiently large dog sled team. Our last reserves must be transported. We must spare no cost. I am almost convinced that the propeller sleds can actually do more than I fear, if we can,

## NL 001-014\_151

Source: Alfred Wegener, *Tagebücher*, April 1930 – September 1930. DMA NL 001/014.

[151] in dieser Weise gegen völliges Mißlingen sichern können. Können wir dies aber nicht, so wird es wohl auch mit den Propellerschlitten nicht gehen, denn ein Unglück kommt selten allein. Himmel, in was für eine Situation sind wir hier unversehen hineingetrieben! – Übrigens war es wundervoll, gestern im bequemen Führersitz, die Pfeife rauchend über die fegende weiße Wüste hinweg zuhuschen. Besonders die Rückfahrt gegen den bunten Abendhimmel war ein unerhörter Genuß! Ja, es ist kein Zweifel, dass die Propellerschlitten das richtige maschinelle Beförderungsmittel auf dem Inlandeis sind. Und unsere gestrige Fahrt, mit im Ganzen 189 Kilometer ist zweifellos die größte Leistung, die bisher mit Motorschlitten überhaupt vollbracht ist. Auch das kann man sagen, daß uns die Motorschlitten im nächsten Jahr, wenn wir nicht so durch die Jahreszeit gehetzt sind und viel mit kleinen Entfernungen zu tun haben, ungeheure Vorteile bieten werden. Aber ihre Reichweite ist eben nur halb so groß wie kalkuliert, und daher liegt Georgi für sie viel zu weit ab. Wenn

[151] in this way, insure ourselves against a total failure. If we aren't able to do this, it probably won't work with the propeller sleds either, since back luck rarely comes alone. Heavens, in what sort of a situation have we so unwittingly gotten ourselves into? – By the way, yesterday it was wonderful, sitting in the comfortable driver's seat, smoking a pipe as we moved smoothly across the white desert. Especially the trip back, against the colorful night sky, was an untold delight! Indeed, there is no doubt that the propeller sleds are the right means of transportation on the ice sheet. And yesterday's ride, with a total of 189 km, is undoubtedly the greatest feat ever mastered by motor sleds. One could also say that in the next year, our motor sleds will offer tremendous benefits, when we aren't in as much of a hurry due to the season and we travel a lot of short distances. Their range is only half as far as we had calculated, and because of this, Georgi is way too far away for them. If

## NL 001-014\_152

Source: Alfred Wegener, *Tagebücher*, April 1930 – September 1930. DMA NL 001/014.

[152] er bei 200 km läge, so lägen die Dinge ganz anders. Die Erreichung von 400 km mit Nutzlast verlangt aber von den Propellerschlitten im Ganzen 1880 Kilometer Fahrt, jetzt noch! – Heute bin ich wieder Koch, sehr passend, da Kraus und Kelbl mit der Öltank-Reparatur alle Hände voll zu tun haben. Sobald Weiken kommt, muß er mich hier ersetzen, und ich muß mit der *Krabbe* fahren und etwas Ausrüstung besorgen. Löwe muß dann den Hunde-Abschnitt bis Start an Weikens Stelle übernehmen und überhaupt alle eintreffenden Hundeschlitten in Betrieb halten. Es müssen ja auch noch schreckliche Menge Benzin nach “Start” gefahren werden! Schiff rechnet aus, außer den heute hier angekommenen 10 Dunken braucht es noch 70 Dunken für das Fahrtprogramm.

– Gestern nach Rückkehr waren wir alle etwas gestört im Gleichgewichtsorgan. Wir fühlten uns wie an Bord eines schlingenden Schiffes, oder ob wir bezechet wären. Wohl eine Folge des langen Rüttelns in den Schlitten.

7. Sept. Sonntag morgen [1930]. Nachts waren noch Weiken und Loewe hier und brachten die Post von Disko. Ich habe mit ihnen alles besprochen. Heute abend kommt Weiken herauf um mich hier abzulösen. Heute wollen wir Nutzlast bis 50 km fahren. Das Wetter ist prächtig.

[152] he were at 200 km, the facts would be totally different. Traveling to 400 km with a loaded propeller sled requires a journey of 1,880 km, even now! – Today, I am the cook again, very appropriate, as Kraus and Kelbl have their hands full repairing the oil tank. As soon as Weiken arrives, he will have to take over my position and I will have to take the *Krabbe* and pick up some equipment. Then Löwe will assume Weiken’s position with the dogs at the starting point, and generally maintain all arriving dog sleds. A formidable amount of gasoline will have to be transported to the starting point! Schiff calculated that besides the 10 canisters received today, we will need an additional 70 canisters for the journey. – Upon our return yesterday, we all had trouble with our balance. We felt as if we were on board a swaying ship, or as if we were drunk. This was probably due to the continual shaking of the sled.

Sunday, 7 September [1930], morning. During the night, Weiken and Loewe came and brought the mail from Disko. I talked everything over with them. Tonight, Weiken will come to free me up. Today, we intend to carry our cargo load to 50 km. The weather is great!

## NL 001-014\_155

Source: Alfred Wegener, *Tagebücher*, April 1930 – September 1930. DMA NL 001/014.

[155] Abends. Wir haben heute die Nutzlast der Propellerschlitten (Haus und Petroleum) bis 50 km gefahren. Wundervolles Wetter, wundervolle Fahrt. Jeder Schlitten hatte außer der “Nutzlast” noch 3 Dunken Benzin. Eigentlich sollten diese bei 25 km abgestellt werden, weil wir dort noch viel Hausteile mitzunehmen haben. Aber wir ließen sie trotzdem in den Schlitten stehen, und siehe da, es ging. Freilich mußten wir mit großer Kunst die Anhöhen hinaufkreuzen und es wehte immerhin so, daß es trotz des Sonnenscheins teilweise fegte. Alles ging glatt, auch die Orientierung und so waren wir alle sehr befriedigt, daß es geglückt war, eine so große Last da hin zu bringen, wohin sie kommen sollte. Und dann der Rückweg war unbeschreiblich schön. Ja, die Propellerschlitten bezwingen die weiße Wüste! Man darf nur nicht mehr von ihnen verlangen, als sie leisen können- Geschwindigkeiten > 30 km/st. können nur ganz ausnahmsweise auf besonders ebener Bahn erreicht werden, ganz einfach, weil es zu sehr stuckert. Es tut mir ordentlich leid, daß ich jetzt hier fort soll und Weiken diesen

[155] Evening. Today, we managed to carry the cargo load (house and petroleum) to 50 km on the propeller sleds. Wonderful weather, wonderful ride. Aside from the cargo load, each sled carried another 3 canisters of gasoline. We had intended to unload these at 25 km, since we had to pick up several pieces of the house there. But we left them on the sleds, and, to our surprise, it worked. Admittedly it took great skill to switchback up the incline, and the wind was blowing, so that despite the sun, there was some snow moving across the surface. Everything went smoothly, even the orientation, and we were very happy that we had succeeded in transporting such a heavy load to its intended destination. And then the way back was indescribably beautiful. Yes, the propeller sleds are conquering the white desert! One must not ask more of them than they can handle—speeds of > 30 km/hour can only be reached under exceptional circumstances, when there is especially even terrain, because the sleds vibrate too much otherwise. I’m very sorry that I must leave here soon, and leave this pleasure to Weiken.

## NL 001-014\_156

Source: Alfred Wegener, *Tagebücher*, April 1930 – September 1930. DMA NL 001/014.

[156] Genuss überlassen muss.

[Ablationsmessung]

8. Sept, Mo, [1930] abends. Kamarujuk. Nach der wundervollen gestrigen Propellerschlittenfahrt bin ich noch ganz hingerissen. Wir hatten zeitweise bei der Rückfahrt 70 km pro Stde., aber nur wenn die Bahn sehr glatt war. Zum Schluß rasende Fahrt – Endspurt! Abends kam Weiken mit 2 Grönländerschlitten, und mit diesen fuhr ich nachts bei Mondschein in abenteuerlicher Fahrt über die jetzt wieder ganz ausgeaperte Spaltenzone zum Hundestartplatz und mit einem Schlitten von da weiter durch Scheideck. Kurz vor Scheideck glitt der Schlitten in eine Bachrinne, es ist da schon durchzukommen. Heute sprach ich beim Abstieg John und Gudmund; John glaubt auch ohne Lissey künftig auszukommen, da er 2 Grönländer beim Pferdeführen angelernt hat. Lissey soll in einigen Tagen zu dem Propellerschlitten als 4. Mann

[156]

[Ablation measurement]

Monday, 8 September, [1930]. Evening, Kamarujuk: I'm still enchanted by yesterday's wonderful sled ride. At some points on the return trip, we were traveling at 70 km per hour, but only where the terrain was very smooth. At the end, we were really racing to the finish line! In the evening, Weiken arrived with 2 Greenland sleds, and on these, I had a moonlight adventure across the now entirely cleared crevasse-zone to the dog's starting point, and then with one of the sleds further on to Scheideck. Shortly before we reached Scheideck, the sled slid into a stream channel, it's difficult to get through it. Today I spoke with John and Gudmund; John thinks that he will be able to manage without Lissey, since he trained 2 Greenlanders to drive the horses. In a couple of days, Lissey is to replace Weiken as the 4th man

## NL 001-014\_157

Source: Alfred Wegener, *Tagebücher*, April 1930 – September 1930. DMA NL 001/014.

[157] an Stelle von Weiken der auf Hundeschlittenreise muß. Holzapfel wünscht 1 Grönländer als Hilfe bei der Aerologie, Gudmund möchte gern die Expedition weiter mitmachen. Eben habe ich meine Drucksachen angesehen, die noch hier unterlagen. Viele Zeitungsberichte über die Expedition und das Buch von der Vorexpedition.

10. September [1930]. Morgens, Mi[ttwoch]. Scheideck. Als ich gestern Nachmittag gerade das Communiqué tippte, kam die *Krabbe* und brachte Peter Freuchen und Magister Larsen... (dän.) Wir gingen gleich noch gestern Abend hinauf nach Scheideck, was für Peter Freuchen mit seinem Holzbein sehr anstrengend war. Holzapfel ist schon heute früh 4 Uhr zu Scheideck hinauf, um zu verhindern, daß sie uns vor der Nase wegfahren, – wenn sie überhaupt da sind. Wir müssen jedenfalls noch im Lauf der Nacht nach Kamarujuk zurückkehren, da ich die *Krabbe* um 4 morgen fahren muß, um die Disko noch zu erreichen. Das Wetter

[157] on the propeller sled, since the latter has to go on the dog sled trip. Holzländer wants 1 Greenlander as an assistant for the aerology. Gudmund would like to continue on with the expedition. I just looked at my printed papers, which I had stored away. Many newspaper articles about the expedition and the book from the earlier expedition.

We[nesday], 10 September [1930], morning. Scheideck. Yesterday, as I was typing up the communiqué, the *Krabbe* arrived with Peter Freuchen and Magister Larsen ... (Danish). Yesterday evening, we went up to Scheideck, which was very exhausting for Peter Freuchen with his wooden leg. Holzapfel left at 4 am this morning for Scheideck to make sure that they didn't leave right under our noses—if they are even there at all. Anyways, in the course of the night, we have to turn back towards Kamarujuk, since I have to drive the *Krabbe* tomorrow at 4 in order to still make it to Disko. The weather

## NL 001-014\_158

Source: Alfred Wegener, *Tagebücher*, April 1930 – September 1930. DMA NL 001/014.

[158] ist prächtig.  
[Ablationsmessung]

**[Ende von Wegeners Tagebuch. Das letzte Tagebuch, das er bei sich führte wurde nie gefunden, da es sein Begleiter, der ebenfalls verschollen ist, nach Wegeners Tod mit sich nahm]**

[158] is marvelous.  
[Ablation measurement]

**[End of Alfred Wegener's diaries. His last diary was never found, since his companion, who, like Wegener, also went missing, took it with him after Wegener died]**