

33 Jahre verschollen im Packeis

Die arktische Freiballon-Expedition des Schweden
Salomon August Andrée Carsten Borchgrevink / Tryggve Gran
G. V. E. Svedenborg und Otto Sverdrup

Mit 22 Abbildungen und 1 Karte

Grethlein & Co / Leipzig / Zürich

Edition Zulu-Ebooks.com

Salomon August Andrée zum Gedächtnis



S. A. Andrée.

Von Överstelöjtnant G. V. E. Svedenborg
Ersatzmann der Andréeschen Polarexpedition 1897.

August Andrée, Gefährte und Freund!

Wie oft habe ich nicht in den vergangenen dreiunddreißig Jahren in Schrift und Wort für dich, für deine kühnen Pläne, für deine Kameraden und deine Expedition Rede und Antwort stehen müssen!

Kein anderer ist hierzu wohl besser berechtigt gewesen als eben der, dem ein freundliches Geschick bescherte, dir helfen zu dürfen in den letzten Monaten und Stunden, bis du dort oben an Spitzbergens Nordküste, deines Vaterlandes Namen auf den Lippen, mit deinem »Örn« aufstiegst, um dein Schicksal zu erfüllen.

Doch noch nie zuvor ist es mir vergönnt gewesen, dich als Menschen zu schildern – oder es wenigstens zu versuchen – deinen Charakter und deine Persönlichkeit in helles Licht zu stellen.

Ergreife ich nun zu diesem Ziele die Feder, so geschieht es mit einem Gefühl der Dankbarkeit gegen die, die mir die Gelegenheit gönnen, einem größeren Leserkreise von dir zu erzählen – doch leider zugleich in dem Bewußtsein: so, wie du in meinem Innern lebst, kann ich dich doch nicht schildern, kann dein Bild nicht so zeichnen.

Du warst ein Mann. Warst eine Herrschernatur. Schwächliche Nachgiebigkeit lag dir nicht. An nichts, sozusagen, glaubtest du als an das, worin Wissen und Erfahrung dich bestärkt hatten.

Aus dem Innersten deines Wesens heraus warst du der freie und freiheitsliebende Mann. Zwang, welcher Art er auch sein mochte, war dir verhaßt.

Mit deiner Kindheit zu beginnen: Man weiß, daß du schon als Knabe begeistert warst für jede Art Sport, für Jagd, Sportfischerei, Rodel und Skilauf. Doch deine Anlagen und Neigungen spürte man in erster Reihe in deinen Studien. Der heranwachsende Ingenieur gab sich zeitig kund in deiner Wißbegier in allen technischen Dingen.

Wie hoch du den Ingenieur stelltest, das spürten wir noch zuletzt in der Auslese, die du trafst, als du dir deine Gefährten für dein großes Vorhaben, die arktische Ballonreise, wähltest. Unter den Zwanzig, die sich für deine Expedition 1897 meldeten, gabst du den Vorrang dem Ingenieur und

Sportsmann Fränkel.



Die Mitglieder der Expedition 1897.
Strindberg, Andrée, Svedenberg, Fränkel

Deine Laufbahn ist gekennzeichnet durch die Stufenleiter: Student, dann Assistent, schließlich Leiter im schwedischen technischen Ausbildungswesen.

Dein Interesse für die Probleme der Polarforschung wurde schon 1882-1883 geweckt, als du an der Spitzbergenexpedition teilnahmst. Achtundzwanzig Jahre warst du da alt.

Dein Interesse galt da zunächst der Astronomie und Meteorologie, doch auch die Forschungsgebiete der Luftelektrizität und des Erdmagnetismus fesselten dich.

Als du heimkehrtest von dieser deiner ersten arktischen Expedition, wurden deine »Forschungen über atmosphärische Elektrizität« in den Berichten der Schwedischen Akademie der Wissenschaften veröffentlicht. Ebenso »Einige Untersuchungen über die Schwankungen der Luftelektrizität durch barometrische Minima und Maxima«, »Über den Zusammenhang zwischen Luftelektrizität und Erdmagnetismus« und »Über Schneegestöber in den arktischen Gebieten«.

Dies alles sei betont als Beweis dafür, wie vorzüglich du auch auf den rein wissenschaftlichen Gebieten für deine große Fahrt gerüstet warst.

Als du später in der Technischen Abteilung des Schwedischen Patentamtes als Oberingenieur in deinem eigentlichen Fachgebiete wirken konntest, hattest du reichlich Gelegenheit, deine Begabung in allen technischen Fragen zur Geltung zu bringen.

Dein Lebensstil blieb da eben so äußerst einfach und anspruchslos wie später, als dein Name in aller Munde war.

Auf das Gebiet der Politik rief dich deine Wahl als einer der Stadtverordneten von Stockholm. Wer die Verhandlungsprotokolle der damaligen Stadthäupter von Stockholm liest, wird die Spuren deines Wirkens finden, sowohl auf deinem Sondergebiet, dem Technischen, wie in den sozialen Fragen.

Hätte es nicht im Ratschluß des Schicksals gelegen, daß deine Laufbahn so kurz werden sollte: sicherlich hätte da deine Persönlichkeit tiefe Spuren in der politischen Entwicklung deines Vaterlandes hinterlassen.

Ein Ausspruch, den du einst tatest im Hinblick auf Volksbildungsarbeit, verdient dem Vergessen entrissen zu werden. Du betontest: Wenn die große Menge Einblick erhält in Astronomie, Mechanik, Meteorologie und alles sonstige Wissen und Können, so solle und müsse das Volk *den* Nutzen daraus haben, zu lernen und zu begreifen, welche Bedeutung der Gebundenheit an

Gesetze innewohnt!

Deine ganze Sinnesart war liberal. Freisinnig warst du in des Wortes bester Bedeutung. Als Mensch wie als Führer warst du verständnisvoller Freund allen denen, die unter dir standen.

Viel verlangtest du von einem jeden, am meisten aber von dir selber. Allzeit suchtest du deinen Gefährten den Grundsatz einzuprägen: Ein jeder muß in erster Reihe auf sich selber bauen können.

Nie nahmst du von anderen Rat an, außer du hättest seine Güte selber erproben können. Dies hast du noch zuletzt bewiesen, als du deine Polarexpedition ausrüstetest.

Man hat von dir gesagt, du seiest Verächter des Weibes gewesen.

Doch an dem war es nicht! Wahr ist höchstens, daß du vielleicht der Psyche des Weibes nicht gerecht werden konntest. Wahrscheinlich deswegen nicht, weil du im Urgrunde deines Wesens der scharfe, logische Denker warst und dich nicht auf die intuitive Sinnesart des Weibes verstandest. Aber von solcher Einstellung bis zur Verachtung des Weibes ist es noch ein weiter Schritt.

Daß du der Mutter gegenüber der ergebene, gehorsame und verehrungsvolle Sohn gewesen bist, hat noch keiner bestreiten können. Als sie fortging in jenes Jenseits, aus dem es keine Rückkehr gibt, sprachst du Worte, die deine Verehrung für die Mutter bezeugten. Du sagtest: »Ob meine Expedition gut oder böse ausgeht, daran habe ich jetzt kein rein persönliches Interesse mehr. Meine unerschütterliche Zuversicht, daß alles gut auslaufen wird, habe ich noch immer und auch den Willen, die Expedition durchzuführen, wie ebenso das Bewußtsein der Verantwortung für meine Kameraden – aber alle persönliche Freudigkeit ist spurlos dahin. Ist doch die von mir gegangen, der ich ohne Vorbehalt und ohne Scheu meine innersten Kämpfe offenbaren konnte und der ich auch meine innersten Freuden mitteilen konnte!«

Auch persönlich entsinne ich mich so vieler Gelegenheiten, da du über Frauen, wohl meist über Mütter, dich aussprachest in einer Weise, die deine von Verständnis zeugende Hochschätzung der Eigenschaften des Weibes klar zutage legte. Aber das Weib als Hätschelkind, als eine vom Manne erotisch aufgeputzte Romanfigur wolltest du nicht! Du wolltest in ihr nur ein Wesen erblicken, das in jedem Betracht dem Manne gleichsteht. Aber damals, als du solche Ansichten aussprachest, war das Weib dies nicht.

Ein Pionier der Frauenbewegung bist du gewesen!

Gewißlich hättest du die Frau unserer Zeit weit besser verstanden: die Frau als Führerin – am Steuer des Autos – im Flugzeug.

Den Zug des Mannes zum Weibe habe ich bei dir nie gespürt. Aber es gibt ja Männer, die sich in dieser Hinsicht wie mit einem Panzer umgeben. Und im Innersten deiner Seele mag sich ein Reichtum an Gefühl verborgen haben, an dem eben wir, die dir nahe Stehenden, nicht teilhatten.

Furcht kanntest du nicht. Man braucht nur deinen Bericht zu lesen über deine erste Ballonfahrt, wie du da ganz wissenschaftlich deine eigenen seelischen Empfindungen studiert hast und zu dem Ergebnis kommst, daß dir auch die leiseste Anwandlung von Angst ferngeblieben ist, trotzdem die für dich ganz neue Situation durchaus nicht ohne Eindruck auf dich geblieben ist.

Von diesem Fehlen aller Furchtgefühle bei dir (wenn man sich so ausdrücken darf) zeugen auch deine übrigen vorbereitenden Luftreisen. Begabst du dich doch, mutterseelenallein im Korbe deines Ballons »Svea«, immer und immer wieder auf abenteuerliche Fahrt. Und als du einsam im

Ballon die Ostsee überfliegst und die Gondel wenige Meter vom Strande einer kleinen Insel ins Wasser eintauchte, da verzichtetest du darauf, dich durch rasches Herausspringen zu retten – »ich wollte doch den Ballon nicht einbüßen!«

Über dein großes Vorhaben hast du viel reden und debattieren müssen, aber nie hat man aus deinen Worten auch nur den Schimmer einer Angst herausgehört, die Ballonfahrt könne vielleicht in den Tod führen. Gewiß, du hast die Möglichkeit zu verunglücken, stets erwähnt, hast betont, daß du samt deinen Kameraden das Leben einsetztet – aber Bedenklichkeit oder Ängstlichkeit hat nie einer in deinen Worten gespürt.

Ein Ausspruch von dir hat sich tief in mein Gedächtnis eingegraben. Er lautete: »Um deine Gesundheit sei besorgt, doch nie ums Leben!«

An guten Lehren, an sinnreichen Aussprüchen hat es bei dir nie gefehlt, und du hast mit ihnen nicht gespart.

Als die neu angenommenen Mitglieder der Expedition sich im Jahre 1897 nach Frankreich, nach Paris begeben sollten, um dort die notwendige Ausbildung in der Ballonherstellung und in der Führung eines Freiballons zu erhalten, übergabst du uns ein Schriftstück: einen »Leitfaden«, dessen Inhalt deinen Charakter so vorzüglich widerspiegelt, daß ich mir nicht versagen möchte, einige Punkte hier anzuführen.

»Fragt nach allem! Nicht bloß nach dem, was ihr nicht versteht, sondern auch nach dem, was ihr begriffen zu haben glaubt. Viel Fragen ist der sicherste Weg zum viel Wissen.«

»Macht euch täglich Notizen und verlaßt euch nicht auf euer Gedächtnis. Fragt über ein und dieselbe Sache stets mehrere, nicht bloß einen.«

»Auf Ballonfahrten müßt ihr, ohne es euch merken zu lassen, auf alles so aufmerksam wie möglich sein. Seid im übrigen jederzeit völlig verschwiegen.«

»Steigt nie aus der Gondel, ehe nicht der Ballon so leer ist, daß die Ballonhülle den Boden berührt. Auch während einer Schleppfahrt hält man sich solange in der Gondel. Herausspringen hat bloß zur Folge, daß man sich die Beine bricht oder sich auf den hinter der Gondel schleppenden Anker aufspießt. Nur wenn man sich allein in der Gondel befindet und in äußerster Gefahr ist, ins Meer geschleppt zu werden, darf man hinauspringen. Dann am besten ins Wasser, denn das Wasser verringert den Stoß.«

»Legt ein Notizbuch an für alles, was zu tun ist, und laßt keinen Tag vergehen, ohne wenigstens etwas davon auszuführen.«

Ja, deine guten Ratschläge waren wahrhaftig wert, sich nach ihnen zu richten, mag sich das nun um Luftfahrt handeln oder ums tägliche Leben. Ich jedenfalls habe in vielen Wechselfällen des Lebens den besten Nutzen von dem gehabt, was der junge Offizier ohne Erfahrung bei dir lernte.

Nur ein Beispiel: Wie oft habe ich doch Gelegenheit gehabt zu erproben, daß deine Ratschläge über das Verhalten gegenüber der Presse begründet waren. Du sagtest:

»Beobachtet gegenüber allen Vertretern der Presse die größte Artigkeit – und die allergrößte Vorsicht. Über Kameraden und Mitarbeiter dürfen keine herabsetzenden Äußerungen getan werden, darf nur lobend gesprochen werden. Interviews soll man nach Möglichkeit nicht abschlagen. Wird in einem Interview etwas unrichtig wiedergegeben, so dementiert *nicht*, außer eine Berichtigung wäre von erheblicher Wichtigkeit.«

Deine Einstellung Frauen gegenüber wird durch folgenden Rat deines »Leitfadens« beleuchtet:

»Seid ritterlich aufs äußerste gegenüber den Damen eurer Instruktoren und der Herren von der Presse, ladet sie in die Oper ein oder zu ähnlichen Veranstaltungen, immer auf den besten Plätzen.«

Andrée, du großer Menschenkenner, du hast wahrlich gewußt – trotz deiner vorhin erwähnten Gleichgültigkeit gegenüber dem Weibe – wo die Mächte dieser Welt zu suchen sind! Deine Worte, deine Auffassungen – sie müssen zu ihrem Rechte kommen, soll man dich richtig schildern. Du hattest weiten Blick, du wußtest, wie das Leben ist, und kanntest die kleinen menschlichen Schwachheiten!

Um deiner Sinnesart ganz gerecht zu werden, will ich zum Schluß noch ein paar deiner Lebensregeln anführen.

Einmal schriebst du: »Kein Unternehmen, das groß angelegt und mit Kraft angepackt wird, ist unnütz – mag es auch manchmal so aussehen.«

Hinsichtlich deines großen Vorhabens äußertest du:

»Ich kann selbstverständlich für nichts einstehen, kann nichts garantieren, aber selbstverständlich hindert mich das nicht, daß ich jetzt, wie immer, die größte Vorsicht walten lasse.«

Alle solche Äußerungen, alle deine wohlüberlegten Ratschläge werden erkennen lassen, wie wirklichkeitsbetont deine Sinnesart war und wie stolz dein Sinn.

In der langen Zeit, die verging von dem Tage an, da wir von Schweden zum Norden absegelten, bis zu jener Stunde, als du mit den Worten: »Grüßt das Vaterland!« deinem Schicksal entgegengingst, haben wir ja überreich Gelegenheit gehabt, dich wirklich kennenzulernen.

Mit deinem ausgeglichenen, abwägenden Wesen stehst du noch heute vor mir als das Urbild eines Tatmenschen und Edelmenschen,

Weiß Gott, du warst ein *Mann*!

(Deutsch von Dr. Adrian Mohr.)

Die Welt zu Andrées Zeiten

Aufwühlendes Begebnis: Menschenleiber gibt das Packeis zurück, denen seit dem Drittel eines Jahrhunderts das Leben entflohen! Das Eismeer gibt seine Toten wieder! Behoben das weiße Schweigen, das sich dreiunddreißig Jahre hindurch über die mutigen Ballon-Nordpolfahrer Andrée, Strindberg und Fränkel gelagert!

Im Freiballon zum Nordpol: dem heutigen jungen Geschlechte ist's Kunde »aus dem vorigen Jahrhundert«. Diesem Geschlechte, dem technische Selbstverständlichkeit ist, was den Älteren gegenstandsloser Märchentraum war, als *sie* jung waren – diesem jungen Geschlechte, das sich eng vertraut fühlt den Zeppelin und den Flugzeugen aller Art und aus eigener Anschauung kaum weiß, wie ein Freiballon überhaupt aussieht und konstruiert ist. Freiballon: das klingt ihm so primitiv, so abgestanden, so völlig abgetan und überholt. Scheint ihm so undenklich weit zurückzuliegen. Ist man jung, so ist das Drittel eines Jahrhunderts Zeitspanne von unkonsumierbarer Länge.

Und doch ist die *Hälfte* aller heute lebenden Zeitgenossen noch *Andrées* Zeitgenosse gewesen. Zeitgenossen sind die, die ihre Zeit bewußt erleben, also die Gesamtheit aller derer, die nicht jünger als sechzehn oder fünfzehn Jahre sind. Von denen, die im Jahre 1897 fünfzehn Jahre alt waren, lebt heute, 1930, wohl noch die Hälfte. Und rechnet man zu Andrées Zeitgenossen noch diejenigen hinzu, denen nur eine Kindheitserinnerung geblieben ist aus jenen Tagen, als die drei kühnen Schweden in ihrem kleinen Freiballon die weiße Wüste zu bezwingen aufstiegen, so umfaßt diese Rechnung zwei Drittel der heute lebenden Kulturmenschheit! Zwei Drittel von uns Heutigen stammen aus jener primitiven, abgestandenen, abgetanen und überholten Zeit, als man vom lenkbaren Luftschiff kaum zu träumen wagte, und als der Begriff Flugzeug etwas Unvorstellbares war.

Könnte das Wunder geschehen, daß die Toten des Eismeeres nochmals zum Leben erwachten, und sähe sich der ehemalige Oberingenieur Salomon August Andrée (der, wie wir noch hören werden, ein *sehr* praktischer Mann war und sich jeden technischen Fortschritt sofort zunutze zu machen verstand) in der heutigen Welt um, und fragte man ihn dann, wie lange er wohl im ewigen Eise geschlafen zu haben wähne: er würde die Zeit auf *mehr* als *nur ein* Jahrhundert schätzen! Gerade zehn Jahre vor seinem Ballon-Aufstieg war in Amerika ein schnell berühmt gewordenes Buch erschienen: Bellamy, »Rückblick aus dem Jahre 2000«, Rückblick nämlich auf das Jahr 1887; ein Zukunftsroman, der ein Bild geben sollte, wie die Welt im Jahre 2000 aussehen würde. Es kam sehr schnell auch nach Europa. Alle Welt las es. Doch wurde das Zukunftsbild allgemein als utopistisch abgelehnt, vor allem im Hinblick auf den prophezeiten Stand der Technik im Jahre 2000. Man gab zu, die Technik könne wohl einmal so weit kommen, aber *so* schnell, nämlich bis zum Jahre 2000, würden sich die Bellamyschen technischen Phantastereien nicht verwirklichen. Das Buch wurde von uns damals Jungen geradezu verschlungen. Die heutige Jugend kennt es nicht, würde es auch nicht lesen, denn was Bellamy im Jahre 1887 »phantasierte«, ist durch die Wirklichkeit des Jahres 1930 nicht nur erfüllt, sondern weit übertroffen. *So* schnell und reißend hat sich die Welt technisch in den dreiunddreißig Jahren entwickelt, während deren Andrée mit seinen beiden Gefährten den ewigen Schlaf im ewigen Eise geschlummert hat!



An Bord des „Svensksund“ 1897
Stake, Kapitän v. Ehrensverd, Dr. Lemke, Strindberg, Swedenborg
Phot. Hasselblad

Ein Buch wie dieses, das toten Helden gewidmet ist, hat Recht wie Pflicht, etlicher Besinnlichkeit Raum zu gönnen. Der Rückblick auf Andréés heldenmütiges Unternehmen möge seinen Zeitgenossen klarmachen, welch reißenden technischen Fortschrittes Zeugen sie gewesen sind und noch sind. Vor unseren Augen hat sich die Entwicklung der Technik überstürzt. Wunder der Technik auf Wunder sind uns beschert worden – so Schlag auf Schlag, daß viele verlernt haben, sich zu wundern, daß viele überhaupt nicht mehr darüber nachdenken, sondern das früher unfaßbar Gewesene, gleich der heutigen Jugend, für selbstverständlich nehmen. Lehren mag sie der Rückblick auf Andréés Tat: ein auserwähltes Geschlecht seid ihr, denn euch war vergönnt mitzuerleben, daß Wunder Wirklichkeit wurden! Und nimmt man hinzu, was dieses Geschlecht an »Weltgeschichte« erlebte: den gewaltigsten Krieg aller Zeiten, den Sturz jahrtausendalter Throne, Revolution der Wirtschaft, Wiederaufbau aus Trümmerhaufen, die wüster waren als Deutschland nach dem Dreißigjährigen Kriege, so läßt sich diese Lehre erweitern: ihr waret auserwählt, die gewaltigsten Dinge der Menschheitsgeschichte mitzuerleben! Nicht immer die angenehmsten. Aber für den, der sein Leben bewußt lebt, die packendste, wuchtigste Zeit der Weltgeschichte! Hierüber sind sich nur wenige klar; dies beweist sich aus der allgemeinen Jagd auf die »Sensation von morgen«.

Siegeslauf der Technik! Sieg gibt es nur in einem Kampfe. Der Techniker kämpft gegen feindliche, gefährliche Naturgewalten. Auch dieser Kampf kostete und kostet Opfer über Opfer an Menschenleben. Sprichwörtlich das Erfinderschicksal: wirtschaftlicher Tod. Endlos die Liste derer, die im Kampf um den Fortschritt der Technik, um den Fortschritt der Wissenschaft Leib und Leben verloren. Opfer dieses Kampfes sind auch Andréé, Strindberg und Fränkel.

Die Tat war Andréés Tat. Er ersann sie. Er war der Führer.

Mut und Kühnheit seines Unterfangens kann nur begreifen, wer sich in die Welt des Jahres 1896 zurückversetzt.

Auf dem Luftwege wollte Andréé die große arktische Eiskalotte überwinden, von der man damals so gut wie nichts wußte. Den Nordpol hoffte er zu erreichen und zu überfliegen – nicht als eigentliches Ziel, sondern um »im Vorüberfliegen« Entdeckerruhm zu gewinnen. Für die Forschung ist der Nordpol ein ziemlich gleichgültiger Punkt, doch im Bewußtsein der Masse Mensch ist er der Exponent der Arktis. Wer vor Erreichung des Nordpols Polarforschung treiben wollte, mußte diesen Punkt in sein Programm aufnehmen.

Was wußte man im Jahre 1896 von der großen arktischen Eiskalotte? So gut wie nichts!

Der Traum des 17. Jahrhunderts von einem großen, eisfreien Meere am Nordpol war längst

verrauscht. Man hatte ihn ernst genommen. Hudson, im Auftrage der Muscovy-Company, versuchte 1607, zwischen Grönland und Spitzbergen »nach China« zu segeln. Sein Mißerfolg hielt ihn nicht ab, seinen Weg 1608 zwischen Spitzbergen und Nowaja Semlja zu suchen.

Die folgenden zwei Jahrhunderte ließen die Finger vom Nordpol. Sie suchten die nordwestliche und die nordöstliche Durchfahrt. Die Eisschwierigkeiten an den Küsten Sibiriens und Nordamerikas waren groß genug, um niemanden auf den Gedanken verfallen zu lassen, *noch* weiter nördlich vorzudringen. Erst 1827 versuchte dies Parry von Spitzbergen aus mit Schlitten und Hunden. Er kam bis 82 Grad 45 Minuten (bis 81 Grad sind im heißen arktischen Sommer 1930 die Touristenschiffe vorgedrungen!).

Erst 42 Jahre später, im Jahre 1869, versuchte eine andere Expedition, nördlich vorzudringen. Sie hatte zum Ziel das sagenhafte Gillisland, das – wie inzwischen festgestellt wurde, zuletzt 1928 durch General Nobile – überhaupt nicht besteht. Auf den meisten Karten ist es nordöstlich von Spitzbergen eingetragen, jedoch der Name mit einem Fragezeichen versehen. Seine angebliche Existenz verdankt es dem Irrtum eines englischen Kartenzeichners, der die wirklich vorhandene und allgemein bekannte Insel Gilesland versehentlich um hundert Kilometer zu weit nördlich eintrug und obendrein den Namen falsch schrieb. So hatte man plötzlich *zwei* Inseln dort oben, Gilesland und Gillisland. Gilesland ist diejenige Insel, auf der die Reste der Andréeschens Expedition gefunden wurden; seit dem Jahre 1925 gehört sie Norwegen und ist nun von den Norwegern umgetauft in Hvitöya, das heißt Weiße Insel. – Die Expedition des Jahres 1869 bestand aus zwei Schiffen; ausgerüstet war sie vom Reeder Rosenthal in Bremerhaven. Erreicht hat sie nichts. Die Eisverhältnisse waren so schwierig, daß sie nicht einmal bis nach Gilesland gelangte, sondern sich genügen lassen mußte an Untersuchungen des Meeres zwischen Spitzbergen und Grönland.

In der Gegend östlich Spitzbergens operierten 1871 die Österreicher Payer und Weyprecht mit dem Segelschiff »Isbjörn«. Sie kamen bis 79 Grad. Im folgenden Jahre gelangten sie mit dem Dampfschiff »Tegetthoff« an das noch unbekannte, von ihnen benannte Kaiser-Franz-Josephs-Land und erkundeten dieses auf Schlittenreisen bis 83 Grad hinauf. Auf das Packeis wagten sie sich nicht.

1879 stieß das amerikanische Segelschiff »Jeanette« unter DeLong durch die Beringstraße nach Norden vor. Es kam bis 77 Grad 15 Minuten, wurde vom Eise eingeschlossen und sank 1881.

1883 drang der Amerikaner Lockwood von der Lady-Franklin-Bai (nördliches Grönland) mit Schlitten nach Norden vor. Auf 83 Grad 24 Minuten mußte er umkehren.

Zehn Jahre später trat Fridthjof Nansen seine für alle Zeiten berühmte »Fram«-Expedition an. Zu Beginn des Jahres 1896 wußte man von seinem Schicksal noch nichts. Nicht wenige waren damals überzeugt, daß er längst umgekommen sein mußte.

So standen die Dinge, als Salomon August Andrée daranging, sein Projekt in die Tat umzusetzen: im Freiballon von Spitzbergen nach Alaska zu fliegen. Das riesige Gebiet der weißen Wüste war noch gänzlich unbekannt. Was man bis dahin von ihr wußte, war nur das eine: völlig unzugänglich und ohne irgendwelche Lebensmöglichkeit für den Menschen. Und dahinein wollte sich Andrée im Freiballon wagen!

Was so unerhört kühn an dieser Absicht war, bestand nicht allein in der Schwierigkeit, den Ballon zu lenken. Das Bedenklichste an dem Unternehmen war die geringe Tragfähigkeit des Ballons: die »tote Last«, nämlich die Ausrüstung für den höchstwahrscheinlichen Fall der Notwendigkeit eines Schlittenmarsches, mußte gar zu knapp gehalten werden. Auch die

»Fram«-Expedition war ein äußerst gewagtes Unternehmen; aber Nansen hatte doch eben ein ganzes Schiff zur Verfügung, brauchte daher mit der Ausrüstung nicht zu sparen und konnte sich ganz anders vorbereiten auf einen Rückmarsch zu Fuß, als dies Andrée mit seinem winzigen Ballon möglich war. Und wer über das Packeis marschieren muß, der muß auf *alle* Zwischenfälle gerüstet sein. *Eine* fehlende Stecknadel kann dort, sozusagen, das Leben einer ganzen Expedition gefährden!

Der öffentlichen Meinung des Jahres 1896 freilich erschien als das Gefährlichste an dem Wagnis die Unzulänglichkeit des Beförderungsmittels. An die Möglichkeit, durch Fußmarsch über das Eis zu bewohnten Gegenden zurückzukehren, dachte damals außerhalb des Kreises der wenigen Kenner der Arktis wohl überhaupt niemand. Sonst hätte man ja gerade in der (vermuteten) schnellen Vergänglichkeit des Beförderungsmittels eine Art Trost erblicken müssen – etwa in *dem* Gedanken: weit kommt Andrée in seinem Ballon sowieso nicht, also hat er um so größere Aussicht, nur einen *kurzen* Fußmarsch leisten zu müssen. Daß eisgewohnte Männer die Eiskalotte zu Fuß bezwingen können, das hat ja erst Nansen bewiesen, und von ihm wußte man, wie erwähnt, zu Beginn des Jahres 1896 noch nichts.

Beurteilt nach heutigen aeronautischen Maßstäben, war Andrées Tat die Tollkühnheit selber. Der Mut dieses Mannes ist um so mehr zu bewundern, als er sich über die Mängel und Gefahren der damaligen Luftfahrt vollständig klar war. Und diese Mängel und Gefahren wogen hundertmal schwerer in der Arktis als in bewohnten Gegenden.

Der Freiballonführer des vorigen Jahrhunderts war ganz auf sich allein gestellt. Der heutige Luftschiffführer hat die Führung des Luftschiffes nur juristisch gesehen allein in der Hand; in Wirklichkeit sind an der Führung eine Menge anderer beteiligt – meist Beteiligte, die sich gar nicht im Luftschiff selber befinden, sondern räumlich von ihm weit getrennt sind. Den größten Einfluß auf die Führung des Luftschiffes haben die Wetterwarten. Die Sicherheit des heutigen Luftschiffverkehrs liegt ja in der Hauptsache in dem großen Aktionsradius der Luftschiffe, der ihnen gestattet, Unwettern auszuweichen, und in dem umfassenden Netze von Wetterwarnungsstationen, die dem Luftschiff fortlaufend drahtlos melden, wo ihm Gefahr droht und wo es gefahrlos seinen Weg nehmen kann. Einen derartigen Wetterwarnungsdienst gab es zu Andrées Zeiten noch nicht. Es gab zwar Wetterstationen genug, aber sie dienten mehr der Sammlung wissenschaftlichen Beobachtungsmaterials als einem »praktischen« Wetterdienste, wie wir ihn heute haben. Dieser Wetterwarnungsdienst ist jungen Datums, wurde zuerst von den Norwegern organisiert (die wegen ihrer Fischerei das größte Interesse daran hatten) und arbeitet zuverlässig und Schlag auf Schlag eigentlich erst, seit nach Einführung der drahtlosen Telegraphie auch die Schiffe auf hoher See Sturmwarnungen in die Welt hinaussenden können. Man denke sich diesen Wetterwarnungsdienst fort: dann ist auch eine Zeppelin-Reise heutigestags noch ein gewagtes Unternehmen. Im Kriege, als aller Wetterdienst schlief, war es zu spüren. Und da es in der eigentlichen Arktis auch heute noch keine Wettermeldungen gibt, weil es an Beobachtungsstationen fehlt, so läßt sich begreifen, daß Luftschiffreedereien nicht gerade darauf versessen sind, arktische Flüge auszuführen.

Andrée, dem arktische Wettermeldungen noch notwendiger gewesen wären, wagte den Flug gleichwohl.

An der Führung eines neuzeitlichen Luftschiffes ist auch die drahtlose Telegraphie stark beteiligt. Nicht bloß auf dem Umwege über die soeben beschriebenen Wettermeldungen. Die drahtlose Telegraphie ist des Luftschiffes *Wegweiser* – nicht zum günstigsten Wetter, sondern zum Ziele! Und sie ist des Luftschiffes Kompaß. Es darf wohl vorausgesetzt werden: der Leser weiß, was

Radiopeilung ist. Es ist die technische Möglichkeit, Radiowellen so aufzufangen, daß man die Richtung erkennen kann, aus der sie kommen. Geben die Wellen, ihrer Wortbedeutung nach, dann noch an, welche Station sie ausgesendet hat, und empfängt das Luftschiff mehrere solcher Radiosendungen gleichzeitig, so ist es mit Hilfe des (jedem ehemaligen Artilleristen bekannten) »Strahlenkreuzes« eine Kleinigkeit, den Ort zu bestimmen, an dem sich das Luftschiff befand, als es die Wellen auffing. Dieses heute ganz alltägliche Hilfsmittel der Luftschiffahrt gab es für Andrée noch nicht.

Er hätte es um so besser gebrauchen können, als ihm nicht einmal ein zuverlässiger Kompaß zu Gebote stand. Nichts anderes als die gewöhnliche Magnetnadel hatte er. Jedes Kind weiß, daß die Magnetnadel (als Kompaß) *nicht* nach Norden zeigt, sondern eine Abweichung von der Nord-Süd-Richtung hat. Diese Abweichung ist nichts Feststehendes. Sie ändert sich; zeitlich in langen Zeiträumen, örtlich um so stärker, je weiter nach Norden (und nach Süden) man kommt. Denn die Kompaßnadel zeigt nicht zum geographischen Nordpol, sondern – im großen und ganzen – zum magnetischen Nordpol, der auf der Halbinsel Bothia Felix in Nordamerika liegt. An den Polen ist die »Mißweisung« am größten: am Nordpol und in dessen Nähe zeigt die Kompaßnadel nach Süden. Für das riesige Gebiet der unerforschten arktischen Eiskalotte kann man die Abweichung der Nordnadel für jeden Punkt zwar errechnen, also theoretisch bestimmen; ob die Rechnung in der Praxis stimmt, steht jedoch dahin. Seit das Flugzeug in der Arktis eingesetzt wurde, wurde auch die Frage nach einem dort brauchbaren Kompaß brennend. Für Amundsen konstruierte Goerz den inzwischen oft beschriebenen Sonnenkompaß. Derartiges stand Andrée nicht zur Verfügung. Ein Sonnenkompaß hätte ihm auch nichts genützt, denn ein solcher ist nur brauchbar, solange sich sein Benutzer auf dem Wege zum Pol gradlinig bewegt, das heißt, sich an den Meridian der Startstelle halten kann. Um sich in der Eiswüste zu orientieren hatte Andrée daher, sobald die spitzbergenschen Landmarken außer Sicht kamen, nur noch die Methode des Seemanns: das »Besteck« zu nehmen, also aus Sonnenhöhe und Zeit den wahren Ort zu ermitteln. Die Methode setzt voraus, daß man die Sonne sieht. Andrée mußte jedoch aus anderen, später zu erörternden Gründen im Juli starten, und der Sommer ist diejenige Zeit in der Arktis, zu der die gefürchteten Nebelbänke besonders ausgedehnt und auch dick sind, somit bis in höhere Luftschichten reichen. Auch diese Schwierigkeit hielt den kühnen Mann nicht ab, den Flug zu wagen.

Die arktischen Flüge des Generals Nobile haben bewiesen, daß das Luftschiff dort oben selbst mit dem heutigen technischen Rüstzeug ständig von Untergang und Verderben bedroht ist. Die »Norge« gelangte 1926 nur »mit Ach und Krach« nach Alaska. Wäre sie schon auf halbem Wege schiffbrüchig geworden, so hätten sich vielleicht die eisgewohnten wenigen Norweger an Bord durch monatelange Fußmärsche retten können; die Italiener wären sicherlich auf dem Eise geblieben und umgekommen. Von den Schiffbrüchigen der »Italia« wurden 1928 nur diejenigen gerettet, die mit dem inzwischen erfundenen Kurzwellensender SOS funken und Hilfe herbeirufen konnten. Andrées Ballon und sonstige Ausrüstung standen zur »Norge« und »Italia« etwa in demselben Verhältnis wie des Kolumbus Karavellen zu den Riesenschiffen, die heute die Ozeane pflügen.

Unsere den Sport anbietende Zeit hat den Maßstab für wahres Heldentum vielfach verloren. Hat ihn verloren – psychologisches Rätsel! – nach einem Kriege, in dem Millionen von Männern im Schützengraben und Trommelfeuer beispiellos heldenmütig ausharrten – in langen Jahren, länger als die Kämpfe von Polarfahrern wider Eis und Kälte – in Gefahren, weit größer als in der Arktis. Sportliche Leistungen werden heute als Heldentaten ausgegeben. Mut und Kühnheit eines Andrée und seiner Gefährten sollten uns wieder den wahren Maßstab für echtes Heldentum geben.

Andrée war ein Held!

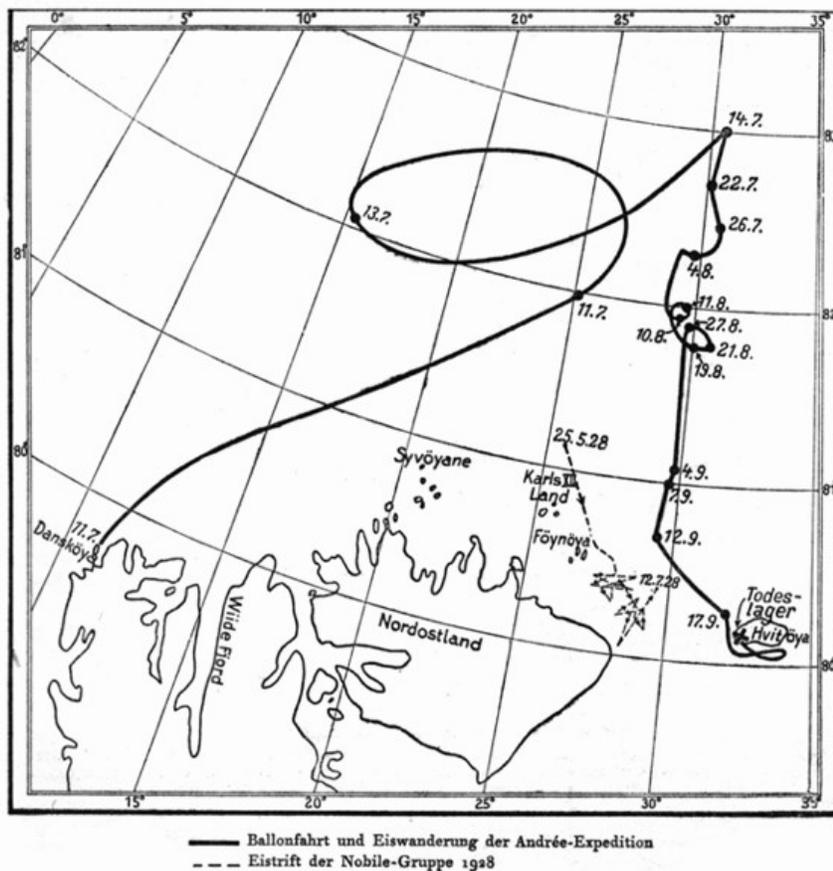
Ein Held sieht aus wie Andrée oder wie Nansen oder wie Amundsen – nicht wie Herr Müller oder Herr Schulze, die mit Maschinen – von fremdem, nicht ihrem Geiste ersonnen! – früher unmögliche technische oder sportliche Leistungen vollbringen.

Freiballon »lenkbar«

Polarforschung ist Kampf, ist Krieg.

Der Führer einer (echten) Polarexpedition ist sozusagen ein Feldherr. Ruhm und Ruf eines Feldherrn im Kriege hängen ab vom Erfolg. Der geschlagene Feldherr ist kein »Feldherr«. Er ist geschlagen, blamiert, wird gescholten, geschmäht.

Dasselbe Los ist dem Polarforscher beschieden. Nobile hat es erfahren müssen, trotz voraufgegangenen aeronautischen Glanzleistungen.



Auch Salomon August Andrée ist unterlegen. Gescholten hat man ihn schon im Leben. Tod versöhnt. An seiner Bahre schweigt jede böse Zunge. Und doch fehlt es nicht an solchen, die auch heute noch laut bestreiten, daß er als Polarforscher und Luftschiffer genügend Kenntnisse gehabt habe.

Andrée war »Ingenieur«. War es schon Anfang der achtziger Jahre. Ein Ingenieur jener Zeit war etwas ganz anderes als das, was man heute einen Ingenieur nennt. Heute ist alles spezialisiert. Heute unterscheidet man Hochbau- und Tiefbau-Ingenieure, Maschinen-Ingenieure, Elektro-Ingenieure, Hütten-Ingenieure, Gas- und Wasser-Ingenieure und wie sie alle heißen. Solche Spezialisierung ist selbstverständlich keine Willkür, sondern die natürliche Folge der ungeheuren Bereicherung unseres technischen Wissens, die es unmöglich macht, daß ein einzelner dieses Wissen ganz beherrscht. Aber in den achtziger Jahren konnte ein Ingenieur nicht

nur das ganze technische Wissen seiner Zeit übersehen, sondern war oft genug auch noch auf anderen Wissensgebieten zu Hause. So auch Andrée. Er war fast ebensogut Physiker wie Ingenieur. Nicht nur befaßte er sich eingehend mit Elektrizität (als Wissenschaft, nicht als Technik), sondern auch mit Meteorologie. Seine Vielseitigkeit verschaffte ihm 1883 das Amt eines »Oberingenieurs« am Königlichen Patentamt in Stockholm, eine Stellung, die etwa unseren Räten am Kaiserlichen Patentamt entsprach. Und wenige Jahre später wurde er wissenschaftlicher Hilfsarbeiter an der Staatlichen Meteorologischen Zentralanstalt in Stockholm.

Erste Bekanntschaft mit der Arktis machte Andrée im Jahre 1882. Er hatte das Glück, Mitglied einer Spitzbergen-Expedition zu werden, und erhielt als Sondergebiet die luftelektrischen und erdmagnetischen Messungen zugewiesen. Es ist denkbar, daß eine »Spitzbergen«-Expedition den Leser nicht sonderlich imposant dünkt. Fährt doch in unseren Tagen alljährlich eine ganze Anzahl Vergnügungsdampfer nicht nur nach Spitzbergen, sondern noch nördlicher hinauf bis an die Packeisgrenze. Doch mag der, der an solcher Fahrt etwa beteiligt gewesen sein sollte, nicht etwa glauben, er kenne nun die »Arktis«. Arktis im Sommer ist keine Arktis – am wenigsten an der vom Golfstrom dann eisfrei gemachten Westküste Spitzbergens. Wer wissen will, was Arktis ist, der muß sie im Winter erleben. Der Sommer zaubert für die Dauer weniger Wochen ein trügerisch-freundliches und friedliches Bild. In ihrer wahren Natur zeigt sich die Arktis erst im Polarwinter.

Die Expedition, der sich Andrée anschloß, war keine sommerliche Erholungsreise. Sie blieb auch den Winter dort, die beste Zeit gerade für wissenschaftliche Untersuchungen meteorologischer Natur.



Die Kiste mit der Ballonhülle wird an Land geschafft

Während dieser Überwinterung gab Andrée einen starken Beweis für die allumfassende Wißbegierde, die ihn erfüllte, und für die Zähigkeit, die er daran setzte, ungeklärte Fragen zu klären. Es ist eine jedem Polarfahrer bekannte Tatsache, daß dort oben nach dem Fortbleiben der Sonne, also mit Beginn des Polarwinters, jedes menschliche Gesicht grünlich auszusehen anfängt. Nicht bekannt war jedoch, ob diese Tatsache eine wirkliche Grünfärbung zum Grunde hat oder ob vielleicht nur Augentrug in Frage kommt. Es kann sich da nämlich sehr wohl um eine optische Täuschung handeln. Von Anfang September an bleibt die Sonne so tief am Gesichtskreis, daß das Auge nur noch rötliches Tageslicht empfängt, und diese Röte wird nach dem 21. September, wenn die Sonne unter dem Horizont verbleibt und der Tag nur noch aus Dämmerung besteht, nur um so intensiver. Die Sehnerven erleiden dann die bekannte Ermüdung, die darin besteht, daß alles Weiß komplementär gefärbt erscheint und Farbiges entsprechend in seiner Farbe verändert. Ob hier Schein, ob Wahrheit zugrunde liegt – dies zu ermitteln reizte

Andrée, obwohl derartige Untersuchungen gewiß nicht zu seinen Aufgaben gehörten. Ihn *trieb* es eben dazu. Und ohne solch starken Trieb hätte er wohl kaum das Experiment durchgeführt, das er nun auf sich nahm. Von der zweiten Hälfte des Februar 1883 an hielt er sich vom ersten Morgendämmer an, bis es wieder dunkle Nacht war, in der Expeditionshütte in finstern Raume auf! Dies vier Wochen lang. Man muß die Polarnacht erlebt haben, um nachfühlen zu können, welch eiserner Wille dazu gehört, auf das wiederkehrende, heißersehnte Tageslicht freiwillig vier Wochen lang zu verzichten! Andrée besaß diesen harten Willen. Und er führte zum Ziele. Als Andrée sich wieder am Lichte zeigte, erwies sich, daß sein Gesicht unverkennbar gelbgrün gefärbt war, während *seine* Augen, die noch nicht rotmüde waren, zweifelsfrei konstatieren konnten, daß die Gesichtsfarbe der anderen normal fleischfarben war.

Mit dem Luftballon kam Andrée im Jahre 1886 zum ersten Male in praktische Berührung. Er hatte eine Studienreise nach den Vereinigten Staaten unternommen. Dort machte er zufällig die Bekanntschaft eines damals namhaften Luftschiffers, Wise geheißen. Herr Wise war seines Zeichens eigentlich Polierer in einer Klavierfabrik, schlechte Bezahlung und Arbeitslosigkeit hatten ihn jedoch zu dem neuen Berufe gebracht. Dessen Schilderungen setzten Andrée in Feuer und Flamme, und er brannte sofort darauf, Wise zu einer gemeinsamen Ballonfahrt zu bewegen. Zu Andrées Kummer ging Wise hierauf jedoch nicht ein. Offenbar hatte er genug – vielleicht an Geld oder auch vom Ballonfahren. Die Absage hielt Andrée nicht ab, sich seinerseits so für die neue Kunst zu begeistern, daß er in Amerika das Zertifikat als Ballonführer erwarb. Vermutlich ohne große Umstände, denn zu jenen Zeiten war das mehr eine Formsache.



Phot. Svedenborg
Ballon in der Halle vor der Füllung

Nach der Rückkehr nach Schweden wurde Andrée durch vieles andere in Anspruch genommen und ließ die Luftschifferei einstweilen beiseite. Als er jedoch seit 1890 mit Meteorologie amtlich zu tun bekam, belebte sich seine Neigung wieder, und im Jahre 1892 wurde er glücklicher Eigentümer eines eigenen Luftballons, der »Svea«. Mit ihm unternahm er eine Anzahl Aufstiege und landete – was damals das Schwierigste bei der Sache war – jedesmal glücklich, wenngleich mehrfach zum Schrecken der unkundigen, teilweise noch recht abergläubischen Landbevölkerung. Man erzählt sich im westlichen Schweden noch heute allerlei drollige Geschichten von dem Entsetzen, das der vom Himmel herabkommende Andrée unter biedereren Bauersleuten verbreitete. Eine dieser Fahrten gestaltete sich in jeder Weise abenteuerlich und erregte Aufsehen, aber auch Bewunderung in der ganzen Welt. Die »Svea«, die nach Andrées Willen hätte über Land fliegen sollen, geriet in eine starke westliche Luftströmung und wurde auf

die Ostsee hinausgetrieben. Auf dem Wasser niederzugehen, hätte sicheren Tod bedeutet. Andrée versuchte daher mit kurzem Entschluß, die Ostsee überhaupt zu überfliegen und sich ans jenseitige Ufer zu retten. Und wahrhaftig, es glückte ihm, die finnischen Schären zu erreichen! Dies war das *erstmal*, daß ein Freiballon ein Meer gekreuzt hatte. Das Aufsehen in aller Welt war entsprechend groß. Doch waren Langstreckenflüge nicht die Absicht, die Andrée mit seinem Ballon verfolgte. Seine Aufstiege galten wissenschaftlichen Untersuchungen. Und er betrieb – immer allein im Korb, also Pilot und Wissenschaftler in einer Person – eine ganze Reihe von Messungen, wie sie noch kein Gelehrter vor ihm gemacht hatte, Messungen, an deren Möglichkeit überhaupt niemand vor ihm gedacht hatte. Seine wissenschaftliche Arbeit wirkte hier geradezu bahnbrechend. Bei einem der Aufstiege schuf er mit 4387 m einen Höhenrekord, der erst sehr viel später gebrochen wurde. Die längste Zeit, die er sich in der Luft hielt, waren acht Stunden.



Phot. Svedenborg
Auflegen der mit Bleiessig getränkten Zeugstreifen, um undichte Stellen zu finden

Nach all dem wird niemand bestreiten können, daß Andrée ein erfahrener Ballonführer gewesen ist.

Von ihm selber wissen wir, wann ihm zuerst der Gedanke gekommen ist, im Freiballon die Arktis zu überfliegen. Es war dies in der Nacht vom 16. zum 17. März 1894.

Adolf Erik Nordenskiöld hatte sich auf der »Vega« als erster die östliche Durchfahrt längs der sibirischen Küste bis in die Beringstraße erkämpft. Über diese Expedition hielt der plötzlich weltberühmte Schwede am Abend des 16. März Vortrag in der Geographischen Gesellschaft zu Stockholm. Andrée war zugegen und begeistert. Auf dem gemeinsamen Heimwege kam ihm im Gespräch mit Nordenskiöld der Gedanke der arktischen Ballonfahrt. Nordenskiöld äußerte keine Zweifel. So wurde der Gedanke in *einer* Nacht zum festen Plan.

Kein leichtfertiger Entschluß war es. Es muß hier nachgetragen werden, was schon früher hätte erwähnt werden können: Andrée hatte zwei Verbesserungen ersonnen und erprobt, die aus dem Freiballon einen (innerhalb nicht zu enger Grenzen) *steuerbaren* Ballon machten – steuerbar sowohl horizontal wie vertikal. Da seine ganze Zuversicht auf guten Ausgang seiner Expedition auf diesen beiden Verbesserungen beruhte, muß hier näher auf sie eingegangen und die Technik des Ballonfliegens überhaupt erörtert werden.

Von jeher ist das selbstverständliche Bestreben jedes Ballonführers gewesen, sich und seinen Ballon nicht einfach vom Zufall treiben zu lassen, sondern ein vorher gestecktes Ziel zu erreichen oder ihm nach Möglichkeit nahezukommen. Da ein Freiballon, wie der Name sagt, an sich nicht steuerbar ist, nicht gelenkt werden kann, so bestand des Führers Kunst darin, günstigen Wind zu benutzen und, sofern der Wind ungünstig war, günstigeren zu *suchen*. *Wo* konnte man Wind der gewünschten Richtung finden? Es ist eine altbekannte, übrigens von jedem aufmerksamen Beobachter ziehender Wolken leicht zu erkennende Tatsache, daß Wind in verschiedenen Höhen über dem Erdboden verschiedene Richtung zu haben pflegt. Oft genug ist der Höhenwind dem Bodenwind gerade entgegengesetzt. Es gibt hierfür keine Regel. Aber das eine ist sicher: wird ein schwebender Ballon von unerwünschtem Winde mitgenommen, so findet der Ballonführer höher oder tiefer (je nachdem, wie hoch er schwebt) *anderen* Wind. Ob günstigeren, steht nicht ohne weiteres außer Frage, aber jedenfalls anderen Wind. Nötigenfalls muß in verschiedenen Höhen eben so lange gesucht werden, bis man die willkommene Windrichtung hat. Das Lenken eines Freiballons geschah und geschieht also zunächst durch Steigen oder Fallen. Einen Freiballon zum Steigen zu bringen, ist sehr einfach: man braucht ihn bloß leichter zu machen, indem man Entbehrliches (Ballast) abwirft. Will man ihn fallen lassen, so ist dies in der Theorie auch nicht schwer: man verringert seinen Auftrieb, indem man von dem Auftriebsmittel (Gas) etwas entweichen läßt; in der Praxis war diese Manipulation jedoch oft genug von Pech begleitet, indem zuviel Gas entwich oder indem das geöffnete Ventil »nicht wieder zuging«, so daß nach und nach *alles* Gas entströmte und der Ballon sank – nicht selten schneller und schneller bis zu einem verderblichen Absturz. Die Lenkung des Ballons durch Steigen- oder Fallenlassen war auch im Falle des glücklichen Gelingens eine sehr *kostbare* Sache: kostbar weniger an Geldeswert als insofern, daß sie am Lebensmark des Ballons zehrte – am Gasvorrat! Selbst dann nämlich, wenn der Ballon steigt, also leichter gemacht worden ist, geht Gas verloren, weil das Gas in der höheren, dünneren Luft infolge verringerten Luftdruckes sich ausdehnt und, da es in der an sich prallen Ballonhülle keinen Platz mehr findet, durch die untere Öffnung entweicht. Lenken durch Steigen oder Fallen bedeutet also auf jeden Fall Abkürzung der Zeit, während deren der Ballon schwebend erhalten werden kann, und somit regelmäßig auch Abkürzung der Reisedecke. Deshalb verzichtete der Freiballonführer gern auf das Lenken und war mehr darauf bedacht, seinen Ballon möglichst immer in gleicher Höhe über dem Erdboden zu halten. Auch dies hängt freilich oft nicht von seinem Willen ab. Unsteter Witterungscharakter läßt jeden Freiballon auf und ab tanzen, gleich einer Gummipuppe. Sonnenschein erwärmt den Ballon und läßt das Gas sich ausdehnen: der Ballon steigt und verliert Gas. Gerät er dann plötzlich in Wolkenschatten oder gar in Regen oder Schnee, so sinkt er rasend schnell, bis er vielleicht abermals von Sonnenstrahlen getroffen wird, wieder steigt und wieder Gas verliert. Wiederholt sich dies mehrere Male, so verringert sich die Tragfähigkeit mehr und mehr, bis sie eben überhaupt nicht mehr ausreicht.

Über diese Schwierigkeiten hinwegzukommen hatte Andrée den Gebrauch des damals schon bekannten Schleppseiles vervollkommenet. Wie früher erwähnt, war das Bedenklichste an der Ballonreise jedesmal die Landung. Hier war der Luftscharfer immer in Gefahr, daß der Korb zu hart auf den Erdboden aufsetzte. Verstauchungen, gar Knochenbrüche zählten durchaus nicht zu den Seltenheiten. Das Schleppseil diente dazu, den Ballon in den letzten Minuten vor der Landung neu auszubalancieren und seine Sturzgeschwindigkeit herabzusetzen. Das Seil bestand aus einem bis 60 m langen dicken Tau. Man ließ es vom Ballon hinabhängen. Senkte sich der Ballon entsprechend tief, so schleppte ein Teil des Seiles am Boden; um das Gewicht dieses Teiles wurde das Gesamtgewicht des Ballons verringert, der Ballon somit leichter, so daß er langsamer fiel, auch wohl wieder zu steigen begann. Die Vorrichtung war insofern also von

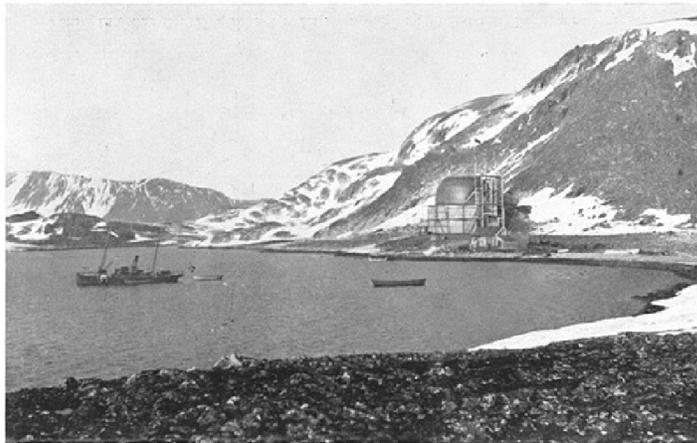
praktischem Wert. Ihr Nachteil bestand darin, daß sich das untere Seilende leicht verfring und dann Schaden anrichtete, zum Beispiel Zäune umriß oder Telegraphenleitungen beschädigte. In unseren Tagen, seit Starkstromleitungen das Land fast netzartig überziehen, würde Schleppseilverwendung zu größten Bedenken Anlaß geben, wenigstens in dicht besiedelten Ländern. Schweden, Andrées Vaterland, ist und war jedoch viel weniger bevölkert, so daß das Schleppseil dort in ausgedehnterem Maße gebraucht werden konnte, nicht bloß bei der Landung, sondern auch während des eigentlichen Fluges. Andrée hatte sich mit der Handhabung des Schleppseiles daher weit mehr vertraut machen können als kontinentale Luftschiffer. So hatte er die Erfahrung gemacht, daß das Schleppseil, wo man es eben auf längeren Strecken gebrauchen konnte, als Bremse wirkte und die Geschwindigkeit des Ballons gegenüber der Geschwindigkeit des ihn mitnehmenden Windes herabsetzte. Ein schwimmender Körper, der sich in einem Strom befindet, kann *gesteuert* werden! Der durch Schleppseil gebremste Ballon hat Rückenwind. Bringt man am Ballon ein Seitensteuer an, so kann er aus der Windrichtung hinausgesteuert werden. Andrée brachte zwei Seitensteuer an in Gestalt zweier dreieckiger Segel zwischen Korb und Ballon, die in derselben Ebene standen und daher wirkten, als wären sie ein zusammenhängendes größeres Segel gewesen. Um seitlich zu steuern, brauchte er nun nur noch den Ballon so zu drehen, daß die Segelflächen schräg zum Winde standen. Für diese Drehbewegung diente ihm wieder das Schleppseil. Das Seil war am Korbrand befestigt. Es ist leicht einzusehen, daß sich die Befestigungsstelle immer nach hinten drehte, weil das Seil ja als Bremse, als Hemmschuh wirkte. Verlegte man die Befestigungsstelle an eine andere Stelle des Korbrandes, so drehte sich der Korb selbstverständlich und mit ihm der Ballon und die Segel-Steuerfläche. Auf diese einfache und doch äußerst sinnreiche Weise war es Andrée in der Praxis gelungen, seinen Ballon innerhalb beträchtlicher Grenzen zu steuern: ohne besondere Mühe in 15-20 Grad seitlicher Abweichung von der Windrichtung, bei einigen besonders günstigen Gelegenheiten aber sogar *bis vierzig Grad!*

Andrée war überzeugt, daß diese bewährte Steuervorrichtung in der Arktis noch viel besser anzuwenden sein würde. Dort oben hatte man im Sommer (deshalb startete er erst im Juli) weite Stellen offenen Wassers zu erwarten, und wo kein offenes Wasser war, riesige Eisflächen, über die – seiner Überzeugung nach – das Schleppseil mühelos hinweggleiten würde. Ein ideales Gelände also, um mit dem Schleppseil zu arbeiten. Er versprach sich dort mit Recht auch noch eine weitere vorteilhafte Leistung des Schleppseiles. Es sollte (und mußte in der Tat) den Ballon fortdauernd in etwa gleicher Höhe über der Erde halten. War doch klar: Hob sich der Ballon, so hob er ein entsprechendes Stück Schleppseil mit, dessen Gewicht das Ballongewicht vermehrte und dadurch den Ballon wieder hinabzog. Und sank der Ballon, so legte sich ein entsprechendes Stück Schleppseil auf das Eis oder tauchte ins Wasser ein, verlor jedenfalls an Gewicht, verringerte dadurch auch die Last, die die Gaskugel zu tragen hatte, und verlieh dieser wieder Auftrieb. Diese Wirkung berechtigte zu der Hoffnung, daß dem Ballon derjenige gefährliche Gasverlust erspart bleiben würde, den sonst Freiballons durch öfteres Steigen und Fallen erleiden, wie vorhin dargelegt. Andrée schlug den möglichen Gasverlust (sofern nur die Ballonhülle entsprechend luftdicht gearbeitet wurde) so gering an, daß er überzeugt war, sich mit dem Ballon dreißig Tage in der Luft halten zu können. Wegen dieser Zuversicht ist er damals verhöhnt und verspottet worden. In der Tat war sie zu weit getrieben. Beträgt doch selbst in unserer Zeit, die den Ballonbau auf eine technische Höhe brachte, von der man vor dreißig Jahren nichts ahnte, die längste Zeit, die sich bisher ein Freiballon in der Luft halten konnte, nur 79 Stunden = drei Tage sieben Stunden. Indessen ist nach dem, was wir *heute* wissen, folgendes zu Andrées Ruhm festzustellen: War seine Zuversicht auch ungerechtfertigt übertrieben, so muß die tatsächliche Leistung des Andréeschen Ballons gleichwohl bewundert werden, denn er hielt sich

vierundsechzig Stunden in der Luft! Wir, mit unseren vollendeten technischen Mitteln, haben es 33 Jahre später erst auf 79 Stunden gebracht.

Das Schleppseil für die arktische Ballonreise hatte Andrée aufgeteilt in vier Schleppeinen. Jede Leine war 300 m lang. Jede Leine war in vier Teile geteilt. Die vier Teile waren durch Schraubvorrichtungen derart zu einer langen Leine vereinigt, daß an dem einen Ende ein Schraubenkopf saß, der in die Schraubmutter am Ende des nächsten Teiles hineingedreht war (von unten nach oben gedacht). Diese Vorrichtung entsprang einer sehr klugen Überlegung. Andrée rechnete mit der Möglichkeit, daß die eine oder die andere Leine sich an Eiskanten, Eisstücken, in Eisspalten oder an sonstigen Unebenheiten des Eises verfangen konnte. Trat dieser Fall ein, so mußte die Leine nach physikalischen Gesetzen infolge der Weiterbewegung des Ballons in Rotation geraten. Bei dieser Rotation sollte sich der Schraubenkopf aus der Mutter herausdrehen. So büßte man zwar einen Teil des Schleppseiles ein, der Ballon aber wurde frei.

Auch den Fall hatte Andrée vorgesehen, daß sich der Schraubenkopf nicht herausdrehte, der Ballon also wider den Willen der Besatzung gefesselt war. Dann konnte eine ringförmige Vorrichtung mit einem federnden Messer an der Fangleine mit Hilfe eines dünnen elektrischen Leitungskabels (einer Leitungsschnur) hinabgelassen werden. Neben dem Messer war eine Sprengpatrone befestigt, die elektrisch zur Entladung zu bringen war und ihrerseits dann das Messer zuschnappen ließ, das die Schleppeine nun kappte.



Operationsbasis der Expedition auf Dansköya

Phot. Svedenborg

Ersonnen war dies alles mit einer Voraussicht und Sachkunde, die Bewunderung heischt. Daß die Schleppeinen, wie wir später noch hören werden, vorzeitig verloren gingen und daher überhaupt nicht in Funktion traten, war Andrées Unglück. Eine Schuld hieran trifft ihn nicht; es war eben ein Unglück. Von seiner Seite war alles wohl überlegt und wohl vorbereitet. Manches hiervon wird an späterer Stelle in diesem Buch erzählt. Nach dem, was wir heute wissen, kann und muß als Gewißheit festgestellt werden: Wäre Andrée nicht durch jenes Unglück seiner besten, genial ausgedachten technischen Hilfsmittel beraubt worden, so hätte er diese Expedition zu einem guten Ende geführt und hätte auf späteren Expeditionen die Polarforschung sicherlich in ganz neue Bahnen gewiesen.

Sein Unglück war ein Verlust für die ganze Menschheit.

Freund und Feind

Drei Vierteljahre seit der nächtlichen Aussprache mit Nordenskiöld brauchte Andrée, um das Projekt so auszuarbeiten, daß es der Öffentlichkeit vorgelegt werden konnte.

Als es soweit war, schien es im Anfange, daß Salomon August Andrée wohl ein rechtes Kind des Glückes sein mußte. Alle die Schwierigkeiten, mit denen vor ihm – und auch nach ihm – jeder zu kämpfen hatte, der neue Bahnen der Forschung einschlagen will, blieben ihm erspart. Die größte Schwierigkeit ist ja stets die Beschaffung der erforderlichen Geldmittel. Forschungsreisen sind kostbare Angelegenheiten – und kaum je ist ein Forschungsreisender wohlhabend genug gestellt gewesen, die Kosten selber bestreiten zu können. Geldgeber müssen also gefunden werden. Mäzene hat es, gottlob, von jeher gegeben – doch noch nie solche, die ihr Geld bloß zum Fenster hinauszuwerfen gewillt waren. Ein jeder, der den Mäzen spielt, will zum wenigsten *die* Überzeugung haben, etwas Gescheites, Vernünftiges, Wertvolles zu fördern. Der Forschungsreisende muß seinen Mäzenen Wichtigkeit und Durchführbarkeit seiner Absichten glaubhaft machen. Ohne diese Voraussetzung gibt es kein Geld in dieser Welt. Nun ist es, dies sei ohne Gehässigkeit gesagt, eine hervorragende Eigenschaft der meisten Mäzene, von *den* Dingen, die sie fördern sollen, nichts zu verstehen. Da sie dies fühlen und folglich ihrem eigenen Urteil über die zu fördernden Dinge mißtrauen, so muß der Forschungsreisende zu seiner Unterstützung die Zustimmung fachlicher Autoritäten zu seinen Plänen ins Feld führen können. Und mit den »Autoritäten« hebt meist das große Leiden an. Was *die* alles auszusetzen haben, wenn es sich um *Neues* handelt – was also nicht im »Staatsexamen« hat behandelt werden können – das muß man *hinterher* nachlesen, um die ganze Schönheit aller ihrer Einwände würdigen zu können. Es ist dieser Kampf gegen die geistige Schwerfälligkeit solcher an sich selber wie ans Evangelium glaubenden »Autoritäten« wohl keinem großen Forscher und Erfinder erspart geblieben. Daß es immer so gewesen ist, zeigt die Geschichte vom Ei des Kolumbus: sie ist nicht historisch, aber sie hätte nicht erfunden werden und sich nicht bis in unsere Tage lebendig erhalten können, spräche sich in ihr nicht eine allgemein-menschliche Erfahrung aus. *Alle* – ob Shackleton, Scott, Nansen, Amundsen, Graf Zeppelin – sind sie von den Autoritäten erst einmal zerrupft worden, ehe sie das Glück hatten, den Gegenbeweis durch große Tat zu führen. Das Verdikt der Autoritäten aber, und in ihrem Gefolge das »Gemecker« superkluger Zeitungsschreiber, pflegt dem Geberwillen des Mäzens den Todesstoß zu versetzen.



Phot. Lachambre

Vom Fest, das der Deutsche Dr. Lersner der Expedition am Tage vor dem Start gab

Dem Glückskinde Andrée blieben solche Kämpfe, zunächst, erspart.

In den Kreisen der Wissenschaftler in Stockholm, zu denen Andrée enge Verbindung unterhielt, ahnte man bald, daß dieser »etwas Großes« als Luftschiffer im Sinne führte. Niemand freilich verfiel auf den Gedanken einer Polarexpedition. Um so größer war daher die Überraschung, als Andrée am 13. Februar 1895 der Akademie der Wissenschaften zu Stockholm sein Projekt vorlegte. Namen von Klang zählte die Akademie damals; Svanto Arrhenius gehörte ihr an und der Norweger Bjerknes, der Vater des modernen Wetterwarnungsdienstes. Bei ihnen fand Andrée sofort Zustimmung und Überzeugung von der Durchführbarkeit seiner Pläne.

Die günstige Meinung der Wissenschaftler riß sogleich die öffentliche Meinung in Schweden mit: Eine Nationalspende wurde angeregt. Sie brachte binnen wenigen Tagen Hunderttausende ein. An der Spitze der Geldgeber standen König Oscar II. mit 30 000 Kronen, der »Dynamit-König« Nobel, nachmals Stifter der Nobel-Preise, mit 65 000 Kronen und Baron Dickson mit 30 000 Kronen. Andrée hatte, volkstümlich ausgedrückt, nur den Mund aufzutun brauchen, und seine Expedition war geldlich gesichert! So leicht war es noch keinem Entdecker vor ihm gemacht worden.

Auch zwei wissenschaftliche Begleiter, die Andrée mitzunehmen wünschte, waren sofort gefunden. Der eine von ihnen ein Mann von Ruf, Professor Nils Ekholm, Sekretär der Physikalischen Gesellschaft in Stockholm, vormals Leiter der Spitzbergenexpedition von 1882-1883, an der, wie erzählt, auch Andrée teilgenommen hatte.

Die Vorbereitungen wurden sofort in Angriff genommen, der Start der Ballonfahrt auf das nächste Jahr, 1896, festgesetzt. Der Bau eines entsprechend großen Ballons wurde der Firma Lachambre in Paris übertragen, die den größten Ruf auf diesem Gebiete hatte. Viele Pariser haben den Ballon nach seiner Fertigstellung damals bewundern können, denn er war lange Zeit auf dem Marsfeld zu besichtigen. Dort meldete sich die *erste* abmahnende Stimme. Spelterini, der namhafteste Freiballonführer seiner Zeit – ältere Leser des Buches werden sich seiner entsinnen – gehörte zu denen, die den Ballon in Augenschein nahmen. Er schüttelte den Kopf und meinte: »Wenn Andrée mit *dem* Ballon aufsteigt, wird man zwölf, bestenfalls vierundzwanzig Stunden, später nichts mehr von ihm hören!«

Heute wissen wir, daß dieser Veteran der Luftschiffahrt viel zu schwarz gesehen hat. Übrigens fand er mit seinem Pessimismus keinen Anklang bei den Franzosen. Als Andrée nach Paris kam, um den Ballon zu besichtigen, und Vortrag auch vor der französischen Akademie der Wissenschaften hielt, zollten ihm die Gelehrten dieselbe begeisterte Zustimmung wie die in Stockholm.

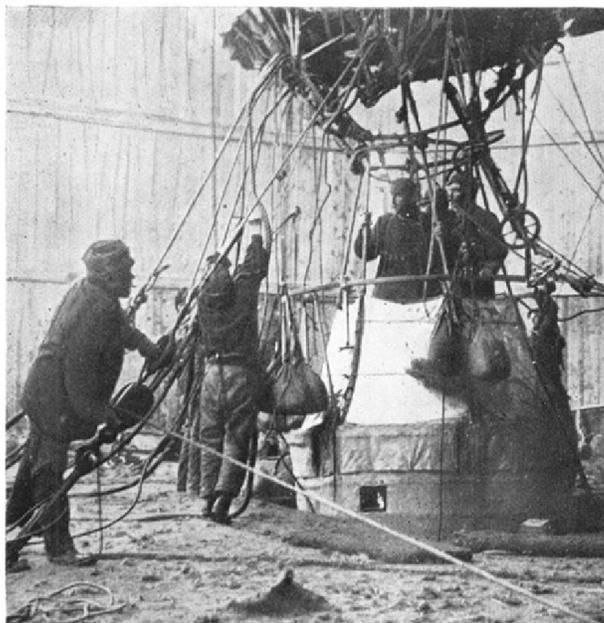
Andrée hat von Anfang an zwar mit der nachher wirklich notwendig gewordenen Möglichkeit gerechnet, auf dem Eise landen und einen langen Fußmarsch über das Eis zurücklegen zu müssen, doch für wahrscheinlich hat er diesen Ausgang der Ballonfahrt nicht gehalten. Er war überzeugt, bis nach Alaska oder bis nach Nordost-Sibirien zu gelangen. Und in diesem Gedanken rechnete er viel eher mit der Gefahr, daß die dortigen Eingeborenen die Luftfahrer für überirdische, teuflische Wesen halten, angreifen und morden könnten. Über diese Sorge mag mancher heute lächeln. Es darf eben nicht vergessen werden: Luftfahrt war damals etwas so Neues, daß abseits wohnende Bevölkerung selbst in Europa noch nicht darüber aufgeklärt war. Andrée hielt es daher für unerlässlich, die »Wilden« an den arktischen Küsten, in erster Linie die Eskimos auf Alaska und Kamtschatka, über die Möglichkeit, daß Menschen flogen, aufzuklären und sie auf das Erscheinen eines Luftballons vorzubereiten. In diesem Bestreben wurde er vor allem durch ein großes amerikanisches Walfangunternehmen unterstützt: die Pacific Steam

Whaling Company wies den Befehlshaber ihrer Fangflotte an, jeden Eskimo, der angetroffen werden würde, über die Möglichkeit der Luftfahrt zu unterrichten. Um diesen Unterricht recht anschaulich zu gestalten, wurden nicht nur eine Masse Bilder von Luftballons mitgenommen, sondern sogar Tausende von Kinderluftballons! Mit deren Hilfe ließ sich die Sache den Eskimos in der Tat »ad oculos« demonstrieren.

Außerdem ließ Andrée ein Flugblatt drucken mit einer Abbildung seines Ballons und einer kurzen Beschreibung der von den drei Teilnehmern beabsichtigten Ballonreise, das in die Schlußmahnung auslief: wer eines solchen Ballons ansichtig würde, solle sich nicht fürchten und solle sich nicht feindlich gegen die Insassen stellen, sondern ihnen in jeder Weise behilflich sein; die Insassen seien friedliche Menschen und stünden zudem unter mächtigem Schutze, so daß jeder, der ihnen helfen würde, auf gute Belohnung rechnen könne; eine solche wurde auch demjenigen gelobt, der den Ballon sehen und das Gesehene in brauchbarer Weise weitermelden würde. Dieses Flugblatt wurde mit Unterstützung der verschiedenen geographischen Gesellschaften und einer Anzahl Einzelpersonen, die die Möglichkeit dazu hatten, in allen Küstenländern rund um die Arktis ausgeteilt, also in Norwegen, Island, Grönland, Kanada, Alaska, Sibirien, Nordrußland und Finnland. Gedruckt war es in den Sprachen: Deutsch, Englisch, Russisch, Norwegisch, Dänisch, Isländisch, Finnisch und Grönländisch.

Im Frühjahr 1895 war der Ballon fertig. Französische Sachverständige, die Andrée mit der Wahrnehmung seiner Interessen beauftragt hatte, bestanden darauf, den Ballon vor Übernahme durch eine Probefüllung zu untersuchen. Es kam jedoch, im Einverständnis Andrées mit den beiden Teilnehmern Ekholm und Strindberg, nicht hierzu, da keine kostbare Zeit verloren werden sollte. Die Firma Lachambre erfreute sich eines so gefestigten Rufes, daß man ihr ohne weiteres zutraute, den Ballon so vollendet wie eben möglich gearbeitet zu haben.

Am 7. Juni 1896 ging die Expedition an Bord des kleinen Dampfers »Virgo« von Göteborg nach Spitzbergen ab. Zehntausende waren beim Abschied zur Stelle. Schweden war stolz auf diese seine Söhne. Sprach doch die ganze Welt von dem überaus kühnen Unternehmen. Die Expedition zählte rund vierzig Köpfe. Svante Arrhenius, der berühmte Gelehrte, hatte sich ihr angeschlossen.



Phot. Marchuron

Kurz vor dem Start

Das Ziel war die zu Spitzbergen gehörende, der Hauptinsel nördlich vorgelagerte kleine Dänen-Insel (Dansköya). Es war schnelles Vorankommen. Eismeerschiffer versicherten, so günstige Eisverhältnisse seit dreißig Jahren nicht angetroffen zu haben. So währte die Reise wenig über zehn Tage. Etwa an der Mitte der Nordküste von Dansköya, vor sich die Dänen-Straße, angesichts des bekannten Smerenberg-Gletschers, wählte Andrée den Ort der Expedition im Schutze von hohen Steilhängen. Im Handumdrehen war ein Unterkunftshaus errichtet. Dicht neben ihm montierte Ingenieur Stake eine Gasanstalt; das zur Füllung benötigte Wasserstoffgas mußte nämlich an Ort und Stelle fabriziert werden. Oberingenieur Dr. Ivar Svedberg erbaute inzwischen unweit des Hauses die unumgänglich nötige Ballonhalle. Wegen dieser kam es zu einem kleinen Meinungsstreit zwischen Andrée und Ekholm. Letzterer erachtete ein Dach für unbedingt notwendig, Andrée hingegen verzichtete darauf; ihm genügte es, wenn sein Ballon gegen seitliche Winde geschützt war. Diese dachlose Ballonhalle des Dr. Svedberg – das erste Ballonhaus der Arktis – läßt den, der sich eben dieser Dinge erinnert, an Nobiles gleichfalls dachlose Ballonhalle auf Spitzbergen denken. Es ist so gut wie sicher, daß der Mangel eines Daches der »Italia« zum Verderben geworden ist. Als das Luftschiff in der Halle lag, trat heftiger Schneefall ein. In kürzester Zeit sammelte sich auf ihm eine solche Schneelast an, daß die Gefahr drohte, dieses Gewicht würde das Luftschiff eindrücken und zerstören. Schleunigst mußte die Mannschaft hinauf und den Schnee in aller Hast und Eile beseitigen. Dies geschah mit allen möglichen Instrumenten – Besen, Schaufel, Schippe – und da die Säuberung sehr schnell vor sich gehen mußte, griffen die Leute nicht mit Glacéhandschuhen zu. Zweifellos ist die Ballonhaut dabei beschädigt worden und ist bei dem zweiten Fluge der »Italia« geplatzt. Andrée hatte eine ähnliche Gefahr für seinen Ballon vorausgesehen – hatte auch schon damals mit der neuerdings soviel erörterten Gefahr der Vereisung gerechnet, von der jedes Luftschiff in der Arktis bedroht ist (Niederschlag von Rauhreif). Für seinen verhältnismäßig kleinen Ballon von nur zwanzig Metern Durchmesser hatte er einen Schutz ersonnen, der ein Dach unnötig machte, übrigens auch auf der Fahrt wirken sollte: er hatte dem Ballon selber eine Art Schutzdach aufgesetzt oder, wenn man so will, einen großen Hut aus gefirnißter Seide. Dieser Hut beschützte Ballon und Netzwerk gegen Nässe, und da er glatt war und seine Fläche ziemlich schräg, sollten Regen und sogar Schnee an ihm abgleiten – zum wenigsten, wenn der Ballon in Fahrt war und das Arbeiten der schleppenden Seile ihn erschütterte und erzittern ließ.

Am 27. Juli war der Ballon gefüllt. Andrée gab Befehl, sich klar zum Start zu halten. Es fehlte bloß noch günstiger Wind. Und auf diesen wartete und wartete man Woche um Woche.

Die Wissenschaftler – Arrhenius, Ekholm und Strindberg – vertrieben sich die Zeit mit dem Versuche festzustellen, inwieweit die Gasdichte des Ballons zu wünschen übrigließ. Dies war in der Tat eine wichtige, um nicht zu sagen entscheidende Frage. Andrée rechnete zwar nur mit einer Flugdauer von sechs Tagen, hatte aber selber das Fünffache als »Sicherheits-Koeffizienten« für erwünscht erachtet, also eine *mögliche* Flugdauer von dreißig Tagen. Gasverlust durch unnötiges Steigen und Fallen konnte, wie bereits berichtet, durch die Schleppseile vermieden werden. Aber die Frage war noch, ob der Ballon selber gasdicht genug war, um dreißig Tage hindurch tragfähig zu bleiben. Zwar hatte man den Ballonstoff vor Auftragserteilung auf das genaueste untersucht und für, praktisch genommen, fast ganz gasdicht befunden; aber der Ballon bestand ja nicht aus *einem* Stück, sondern war aus vielen Tausenden kleiner Stücke zusammengenäht. Die Nähte waren selbstverständlich gedichtet, ob sie aber nicht dennoch Gas durchließen, war nicht untersucht und konnte daher mit einem gewissen Recht geargwöhnt werden. Es war daher begreiflich und verständlich, daß Ekholm eine Untersuchung anregte. Da das Ergebnis dieser Untersuchung hinterher zum Ausgangspunkt heftigster Angriffe und Anfeindungen gegen Andrée wurde, so mag hier hervorgehoben werden, was er Ekholm, dessen

eigener Angabe zufolge, erwidert hat: »er wisse nicht recht, wie eine brauchbare Untersuchung vorgenommen werden solle«. Er überließ sie dann seinen »Wissenschaftlern«. Auf deren Untersuchungsergebnis hat er seinerseits keinen Wert gelegt. Antwort wie Verhalten sind in höchstem Maße auffällig. Andrée war – dies wird niemand in Zweifel ziehen wollen – in erster Linie ein Mann, der »sich in jeder Lage zu helfen wußte«, war neben all seinen theoretischen Kenntnissen ein genialer Praktiker. Und dieser Mann sollte nicht imstande gewesen sein, eine Methode auszudenken, um Gasschwund eines gefüllten Ballons zuverlässig zu bestimmen? Nur *eine* Erklärung gibt es hierfür: er muß überzeugt gewesen sein, daß ein Ballon *in Fahrt* sich bezüglich des Gasschwundes *anders* verhält als ein durch Sandsäcke in der Halle festgehaltener. Daß ein solcher Unterschied besteht, ergibt schon die ganz theoretische Erwägung, daß Zugrichtung und Zugwirkung des Netzwerkes am schwebenden Ballon mit belastetem Korb zentripetal sind, nicht aber beim Ballon in der Halle. Was nützten da also Messungen in der Halle! Höchstens verwirren konnten sie – wie sie es auch wirklich getan haben. Zu diesem Standpunkt mag Andrée um so leichter gelangt sein, als er überhaupt dazu neigte, Leuten Vertrauen zu schenken, die sich in der Praxis bewährt hatten. So vertraute er auch dem Ballonerbauer Lachambre und dessen vielhundertfältiger Erfahrung. In diesem Punkte besaß Andrée eine Großzügigkeit, wie sie nur solchen Menschen eigen zu sein pflegt, auf die man Häuser bauen kann. Es mag hier vorweggenommen sein: *nichts* an dem unglücklichen Ausgange der Expedition rechtfertigt den Argwohn, daß der Ballon (in unbeschädigtem Zustande) nicht dicht genug gehalten habe. –

Diese erste Expedition wurde für Andrée eine bittere Enttäuschung. Der günstige Wind, das ruhigere Wetter wollten nicht kommen. Der Juli verging mit Warten. Die erste Augusthälfte ebenso. Ende August kann dort oben im Norden schon der Winter eintreten. So spät die Ballonfahrt antreten zu wollen, wäre unverantwortlich gewesen. Es blieb nichts übrig, als unverrichteter Sache heimzureisen. Der Ballon wurde entleert und wieder in seine Kiste gepackt. Das Ballonhaus ließ man stehen. Hoffte, es werde den Winter überstehen und im nächsten Jahre noch brauchbar sein.

Es muß ein bitterer Entschluß für Andrée gewesen sein. Sicherlich hat er geahnt, welchen Anfeindungen er nun ausgesetzt sein würde. Mit großem, wenngleich keineswegs von ihm heraufbeschworenem Tamtam war die Expedition in Szene gesetzt worden. Außerhalb Schwedens war sie vielfach für Irrsinn erklärt worden. Seine Umkehr gab den übelwollenden Beurteilern Oberwasser. Freilich, *das* hat er wohl nicht geahnt, daß der heftigste Widersacher ihm unter den eigenen Vertrauten erstehen sollte!

Zunächst jedoch trat ein anderes Ereignis ein, das geeignet war, seinen Mut neu zu beleben: die von Kapitän Otto Sverdrup geführte »Fram« kam wohlbehalten von dreijähriger Eisfahrt quer über das Polarbecken hinweg zurück. Und fast am selben Tage fanden auch Nansen und sein Gefährte Johansen sich wieder wohlbehalten ein, die die »Fram« unterwegs verlassen hatten und die man schon verloren geglaubt hatte. Dieses Ereignis war neuer Ansporn für Andrée. Noch war der Nordpol nicht erreicht, noch war der Ruhm, ihn zu entdecken, nicht vergeben! Und Nansens Marsch über das Eis und Überwinterung auf Franz-Josephs-Land hatten bewiesen, daß eisgewohnte Männer in der Eiswüste, abgeschnitten von der übrigen Menschheit, sehr wohl bestehen konnten! »Nun erst recht!« Dies war Andréés neuer Wahlspruch.

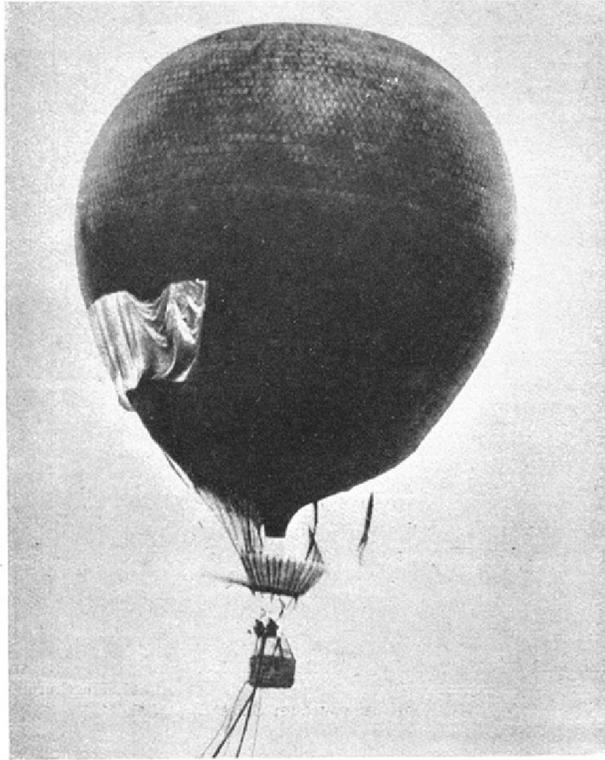
Nansens ungeheurer Erfolg wurde in Schweden genau so anerkannt und gefeiert wie in der übrigen Kulturwelt. Er trug jedoch dazu bei, Andréés vorläufigen Mißerfolg in um so grellerem Licht zu stellen. Für manchen war Andrée jetzt der Abenteurer, nicht mehr der ernste Forscher. Diese üble Meinung setzte sich zumal in Deutschland fest, wo man, unbekannt mit der Natur der

Arktis, nicht den richtigen Maßstab anzulegen verstand. Und sie ist bis in unsere Tage geblieben. Deshalb ist es deutsche Ehrenpflicht, dem Andenken des kühnen Schweden wenigstens nach seinem Heldentode gerecht zu werden.

Eine kräftige Stütze fand die absprechende Beurteilung Andrées in heftigen Angriffen, die dessen Mitarbeiter, der mehrfach genannte Professor Nils Ekholm – bestimmt gewesen, die Ballonfahrt mitzumachen – gegen Andrée richtete. Sie sind wohl das Schmerzliche gewesen, was Andrée zu ertragen hatte. Nicht hinsichtlich ihres sachlichen Inhaltes: sie waren die Bedenken des typischen Stubengelehrten. Doch verletzend in der Art, wie sie vorgebracht wurden. Diese Art war, nach deutschem Empfinden, geschmacklos – war »schofel«. Der Herr Professor hielt es nämlich für richtig und taktvoll, die Mängel, die er an Andrées Plan und Ausrüstung gefunden zu haben glaubte, den Hauptgeldgebern der Expedition in langen Briefen vorzutragen und sie so gegen seinen bisherigen Freund Andrée einzunehmen. Dieses Vorgehen ist unbegreiflich. Professor Ekholm war nicht die Expedition; er war ein willkommener, doch nicht etwa unersetzlicher Mitarbeiter. Die Nationalspende war nicht ihm gegeben, sondern Andrée. Und er war nicht Vertrauensmann der Geldgeber und hatte diesen gegenüber weder Pflichten noch Rechte.

Es soll dem Herrn Professor nicht nachträglich abgestritten werden, das Recht gehabt zu haben, Plan und Organisation der Expedition öffentlich zu bemängeln. Er war bereit gewesen, die Ballonreise mitzumachen, trat nach der Rückkehr von Spitzbergen als Teilnehmer der Expedition öffentlich zurück und hatte gewiß das Recht, für diesen Rücktritt sachliche Gründe anzugeben; man hätte sonst als Grund persönliche Feigheit annehmen können, und solchen Verdacht braucht kein Mann aufkommen zu lassen. Die bisherige Freundschaft mit Andrée, das ihm von diesem geschenkte Vertrauen hätten ihn veranlassen sollen, seine Gründe nicht allzusehr zu spezialisieren. Es hätte genügt zu erklären: Wissenschaftliche Untersuchung hat ergeben, daß der Ballon nicht leisten kann, was er leisten muß, wenn Menschen sich ihm auf solcher Fahrt anvertrauen sollen. Derartige Erklärung hätte um so eher ausgereicht, als Herr Ekholm die Autorität eines Svante Arrhenius zur Seite gestanden hätte. Doch Herr Ekholm ging weit über eine Begründung seines Rücktrittes hinaus. Er eröffnete geradezu einen Feldzug gegen Andrée und versuchte, dessen Expedition überhaupt zum Scheitern zu bringen.

Hätten sich diese Dinge in einem großen Volke zugetragen, etwa in Deutschland, so würde Andrée den Widersacher vermutlich abgeschüttelt haben mit einer Begründung dieser Art: »Sie sind ausgeschieden und haben nichts mehr mit meiner Expedition zu tun; wie *wir* unser Leben aufs Spiel setzen wollen, dies überlassen Sie gefälligst uns selber!« Doch in Skandinavien sind die Verhältnisse kleiner. Menschen, die dort etwas zu bedeuten haben, treffen gesellschaftlich oder beruflich immer wieder aufeinander. Treten Spannungen ein, so kann man nicht einfach das Tischtuch zwischen sich und dem anderen zerschneiden. So mußte auch Andrée sich in öffentliche Auseinandersetzungen einlassen. Sie mögen ihm, dem Manne der Praxis, nicht leicht geworden sein, denn von der anderen Seite wurden sie geführt wie Professorengänk.



Phot. Marchuron

Der „Orn“ steigt zur Höhe

Ekholms Angriffe gipfelten in folgenden Bemängelungen: 1. der Ballon ist nicht gasdicht genug; die Messungen haben ergeben, daß er sich höchstens sechzehn Tage in der Luft halten kann, nicht aber dreißig Tage, wie vorausgesetzt; 2. diese kürzere Lebensdauer des Ballons ist um so bedenklicher, weil die Schlepplinen, Messungen zufolge, die Geschwindigkeit des Ballons so stark herabsetzen, daß seine mittlere Geschwindigkeit nur noch die Hälfte der von Andrée angenommenen beträgt. Demzufolge forderte Ekholm, den Ballon entsprechend größer zu machen, von 4500 cbm auf 6000 cbm, und für die Schlepplinen ein Material zu benutzen, dessen Reibung im Wasser wie über Eis geringer war als Hanf und Kokosfaser, die Andrée gewählt hatte.

Wie Baron Dickson sich zu Ekholms Bemängelungen gestellt hat, ließ sich nicht ohne weiteres ermitteln, ist auch wenig erheblich, da Andrées anderer Mäzen, der Dynamit-König Nobel, seinem Namen Ehre machte und sich wiederum und vorbehaltlos vollendet »nobel« zeigte. Er erklärte Andrée: Sollte es wirklich nötig sein, einen größeren Ballon zu bauen, so solle das Geld dafür zur Verfügung stehen!

War es Eigensinn, daß Andrée dieses Anerbieten ablehnte? War es Rechthaberei gegenüber den Ekholmschen Beanstandungen? Sicherlich nicht. Andrée war zu großzügig, um kleinlich denken oder handeln zu können. Er hatte sachliche Gründe, einen kleineren Ballon für praktischer zu halten als einen großen. Hat diese Gründe auch ausgesprochen; der durchschlagendste war: Je kleiner der Ballon, desto leichter mit ihm zu hantieren, sowohl beim Füllen wie beim Start, unterwegs und vor allem bei der Landung! In diesem Zusammenhange wird interessieren, daß norwegische Sachverständige noch heutigestags der Meinung sind, ein kleineres Luftschiff, etwa von der Größe der verunglückten »Italia«, sei für arktische Flüge weit geeigneter als ein dreimal so großes. Daß ein größerer Ballon sich volle dreißig Tage würde in der Luft halten können oder

müssen, war ja im übrigen letzten Endes bloß Theorie, ausgehend von der Annahme, daß Gasschwund die einzige Ursache für Abnahme der Tragkraft sein würde. Aber es konnten auch andere Ursachen eintreten: sehr tiefe Temperaturen, Vereisung, Verlust an Ballast – Schwierigkeiten, denen ein größerer Ballon ebenso, vielleicht noch mehr ausgesetzt gewesen wäre als ein kleinerer. Theorie war ja auch die von Andrée angenommene Wahrscheinlichkeit, in sechs Tagen nach Alaska oder Sibirien hinübergetrieben zu werden, Theorie die dieser Annahme zugrunde gelegte »mittlere« Windgeschwindigkeit von 10,1 m in der Sekunde. Was war an diesem ganzen Unternehmen denn *nicht* Theorie? Begab sich die Expedition doch in ein Gebiet, von dem man so gut wie nichts wußte, am wenigsten über Wind und Wetter (so ist's noch heute, trotz Nansen und allen späteren Expeditionen). Auf dem Papier die Grenze ausrechnen wollen, unter der die Ballonfahrt in den Tod führen mußte, über der sie hundertprozentig sicher war – das war Papierweisheit.

Gegen solche Veränderungen und Verbesserungen, die Andrée selber als notwendig erkannte, hat er sich nicht gesträubt. So wurde der Ballon in der Tat vergrößert, freilich nicht um 1500 cbm, sondern nur um 300 cbm. Es hatte sich nämlich herausgestellt, daß der Ballonstoff etwas schwerer war als ursprünglich berechnet; die Tragkraft des Ballons mußte daher entsprechend erhöht werden. Die Vergrößerung erfolgte in der Weise, daß Lachambre den Ballon längs dessen Äquator auftrennte und eine Bahn von 1 m Breite einsetzte. Bei dieser Gelegenheit wurde die gesamte Hülle auf undichte Stellen abgesehen.

Zur Abwehr der gegen ihn erhobenen Angriffe suchte Andrée Kronzeugen unter anderen Polarfahrern. So wandte er sich an Fridthjof Nansen mit der Bitte um nähere Auskunft über die Windverhältnisse im Polarbassin und mit der Frage, ob Nansen es überhaupt für möglich halte, den Pol auf dem Luftwege zu erreichen. Der berühmte Norweger antwortete, er halte es nicht für möglich, und riet Andrée ab zu starten. Anderes konnte Nansen nicht erwidern. Hätte er zugeredet, so hätte er eine Verantwortung übernommen, die zu tragen er wohl um so weniger wünschte, als das auf der »Fram« gesammelte Beobachtungsmaterial ja noch nicht verarbeitet war. Diesen Grund für die abratende Antwort hat Andrée wohl herausgefühlt, denn er ließ sich durch Nansens Warnung eben doch nicht abschrecken.

Dr. Ivar Svedberg, der Erbauer der Ballonhalle, hat in jenen Tagen Andrée einmal gefragt, was diesen, den so aufs Praktische eingestellten Ingenieur, denn wohl treiben könne, sich auf ein so riskantes Unternehmen zu versteifen, von dem letzten Endes doch niemand praktischen Nutzen haben würde. Andrées Antwort auf diese Frage ist bezeichnend für den ganzen Mann. Sie lautete, Dr. Svedbergs Angaben zufolge, beinahe wörtlich so:

»Solange dieser weiße Fleck dort oben, von dem ständig gefragt wird: Land oder Wasser? noch unerforscht ist, und solange so viele Menschen nach dieser Wahrheit suchen, werden immer wieder Menschen ihr Leben aufs Spiel setzen, bis das Rätsel gelöst ist. Die Mittel, die mir zu Gebote stehen, ermöglichen die Lösung des Rätsels. Deshalb will ich der Menschheit diesen Dienst erweisen, damit *dann* andere sich *praktischeren* Zielen widmen können!«

Andree in London 1895

Von Carsten Borchgrevink

Wäre Salomon August Andrée vor dreiunddreißig Jahren mit Ballon und Kameraden nach planmäßig ausgeführtem Vorhaben wohlbehalten in den Bereich der kultivierten Menschheit zurückgekehrt, würde man ihn kaum mit dem gleichen Verständnis empfangen haben, das seinen irdischen Resten heute entgegenströmt. Die vergangenen drei Jahrzehnte *mußten* wohl erst vergehen, damit Andrées Gestalt nun als anerkannter wissenschaftlicher Forscher in die Geschichte der Polarforschung eingeht.

Andrée war seiner Zeit um dreiunddreißig Jahre voraus. Die Entwicklung hat es bewiesen.

Wer ihn damals hören konnte, als er im Jahre 1895 in London der Akademie der Wissenschaften seine kühnen Pläne entwickelte – es war auf dem sechsten Internationalen Geographischen Kongreß – den wird sein hoher Gedankenflug heute wie Prophetentum anmuten. Es waren Visionen eines hellsehenden Geistes!

Und doch sprach aus ihm nur der heiße Wunsch eines ernsten Wissenschaftlers, die Richtigkeit einer Theorie durch die Tat zu beweisen – die Überzeugung von dem Vermögen des Menschen, sich die Luft zu erobern.

Man nannte Andrée damals dummdreist. Einen Fanatiker. Einen Jules Verne.

Ja, eines Jules Vernes schaffende und aufbauende Phantasie besaß Andrée! Und hätte er sie nicht besessen, so wäre er wohl kaum der wissenschaftliche Bahnbrecher geworden, als der er sich erwiesen hat. Jetzt, dreiunddreißig Jahre nach seinem Tode, sind Hohn, Kritik, Mißtrauen verstummt. Die ihn damals nicht verstanden, stehen heute in der Schandecke der Dummheit.

Der hochaufgeschossene blonde Schwede mit der Adlernase, wie stand er dort am Rednerpulte! Alles Volk überragte er. Sein Gedankengang schwang sich empor. Wer ihm zuhörte, vermeinte den Flügelschlag der Zukunft zu spüren.

Andrée setzte in seinem Vortrag dem Kongreß auseinander, daß ihm das Experiment geglückt sei, auf den Kurs eines Freiballons in sehr erheblichem Maße einzuwirken durch Schlepptau und Ballasttau im Verein mit einem beweglichen Seil. Diese Hilfsmittel benütze er (wie an anderer Stelle dieses Buches ausführlicher dargelegt) in der Weise, daß sich eine »Kräfte-Komponente« bildete, die den Ballon in eine gewünschte Richtung zwang – bis zu einem gewissen Grade unabhängig von der Windrichtung. Die Schleppseile bremsten die Geschwindigkeit des Ballons, so daß das Seil nun, im Verein mit der drückenden Kraft des Windes, ähnlich einem Ruder (Steuer) gebraucht werden konnte.

Das war, wie Andrée hervorhob, nicht Theorie, sondern erprobte Praxis. Hatte er doch schon 1895 auf mehreren Ballonreisen in Schweden vorher bestimmte Ziele einigermaßen erreichen können. Es hatte sich da ergeben, daß Andrées Steuervorrichtung Abweichungen bis 40 Grad von der Windrichtung ermöglicht hatte.

Sein dem Kongreß vorgetragenes Projekt beruhte auf Berechnungen, die genau waren bis in die kleinsten Einzelheiten hinein. Wirkliche Schwierigkeiten erblickte Andrée eigentlich nur in Schneebedeckung oder Vereisung der Ballonhülle und im Auftreten unbekannter Luftströmungen.

Auf diesem Londoner Kongreß war Andrée nicht auf Rosen gebettet.

Zwar erkannte General H. Greely, der bekannte amerikanische Polarforscher, Andrées Mut an, bezweifelte aber, daß Andrées Ansichten stichhaltig wären, bekämpfte sie also und legte dem Kongreß schließlich nahe, »das Andréesche Projekt nicht zu unterstützen – auch nicht moralisch – denn es könne, seiner Überzeugung nach, in keiner Weise als Unternehmen im Dienste der Geographie bezeichnet werden«.

Admiral Markham brachte unter anderem die Einwendung, es würde Andrée nicht möglich sein, vom schwebenden Ballon aus den Ort zu bestimmen, an dem er sich jeweils befinden würde. Und andere hatten wieder andere Bedenken.

Gelassen, bescheiden, ganz sachlich begegnete Andrée den vielfachen Kritiken. Bleich, hoch aufgerichtet stand er dort am Podium und sah hinweg über die Köpfe seiner Gegner.

Was die Ortsbestimmungen anging, so würde er sie mit dem Sextanten ausführen.

Im übrigen stünde er nicht hier, um etwa Geld für sein Vorhaben zu erbitten. Er habe ja die nötigen Mittel. So würde die Expedition eben zustande kommen.

Doch soll nicht verschwiegen werden, daß Andrée auch Zustimmung fand. Oberst Watson, damals Englands allererste Autorität auf dem Gebiete der Luftschiffahrt, unterstützte Andrées Pläne ohne jeden Vorbehalt und mit überzeugenden Worten. Seine empfehlende Rede schloß er mit den Worten: »Ich kann nicht unterlassen zu betonen: dies ist der originellste und bemerkenswerteste Plan zu einem arktischen Experiment, der mir je begegnet ist!«

Solange der Kongreß währte, war ich viel mit Andrée zusammen.

In besonders guter Erinnerung steht mir ein Tag, den wir in »Kiew Garden« verbrachten. An jenem Nachmittage bot Andrée mir an, ich solle die geplante Polarfahrt auf dem Luftwege mitmachen. Die Art, wie er dieses Angebot vorbrachte, hat tiefen Eindruck auf mich gemacht. Obgleich es sich hier doch wirklich um Außergewöhnliches handelte, kam er in der bescheidensten Form damit heraus, ohne jeden Anstrich von großer Überheblichkeit. Seine Art war wirklich »chemisch rein« von aller Pose. Ein gewisses Etwas lag in ihm – wirkte eindrucksvoll und tragisch zugleich. Es war, als warf sein bedeutendes, aber betrübendes Schicksal schon seine Schatten voraus.

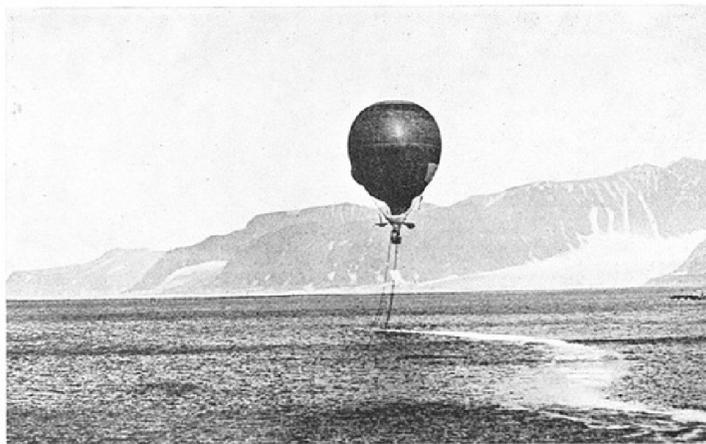
Hätte man den toten Andrée schon vor dreißig Jahren gefunden, so hätte man die arktische Ballonfahrt zweifellos als »mißglückt« beurteilt. Wurde das Unternehmen doch sogar bis in unsere jüngsten Tage als gescheitert angesehen, trotzdem Andrée doch eben der erste Pionier der Tat war unter denen, die die Arktis auf dem Luftwege zu erforschen unternommen haben.

Der technische Fortschritt dreier Jahrzehnte hat bewiesen, daß Andrées geniale Absichten alle Zukunft für sich hatten.

(Deutsch von Dr. Adrian Mohr.)

Adlerflug

Vielfach kleinliche, um nicht zu sagen höhnische Kritik, die Andrée nach dem Mißerfolg des Jahres 1896 über sich ergehen lassen mußte, hatte ihm nichts von seiner Tatkraft genommen. Er verfolgte sein Ziel unentwegt weiter. War er 1896 auch nicht zum Start gekommen, so waren gleichwohl wertvolle Erfahrungen gemacht. Andrée ging sofort daran, sie sich für das folgende Jahr nutzbar zu machen. Wie bereits erwähnt, wurde der Ballon nach Paris zu Lachambre geschickt, um dort um ein wenig vergrößert zu werden. Bei dieser Gelegenheit wurde eine neue technische Verbesserung angebracht, die Andrée inzwischen ausgedacht hatte. Bei seinem Ballon, wie bei Freiballons überhaupt, machte sich ein Mißstand geltend: verlor der Ballon Gas, so fehlte der Ballonhülle unten am Ventil die Spannung; sie hing schlaff herab und wurde vom Winde nach vorn gedrückt, so daß sie fast wie ein Segel wirkte. Bei gewöhnlichen Freiballons war dieser Mißstand zu ertragen, für Andrée war er jedoch eine Bedrohung der sinnreich ausgedachten Steuerung mit den beiden seitlichen Segeln. Bildete sich da ein drittes Segel, so setzte dieses die beiden anderen außer Funktion. Die Beseitigung dieses Mißstandes hatte sich Andrée genial-einfach ausgedacht. Der Ballon erhielt unterhalb seines Äquators eine breite Leinwandbahn angesetzt, um den Ballon horizontal herumlaufend. Sie sollte den Wind abfangen, der ohne sie das Unterteil des Ballons gebläht haben würde. Da Wind immer nur von einer Seite kommt, ließ man die Bahn nicht um den ganzen Ballon herumlaufen, sondern begnügte sich mit einem Zweidrittelkreis (240 Grad); so sparte man Stoff und, was wichtiger war, Gewicht. Andrée taufte diese Leinwandbahn in seiner zu »kessem« Humor geneigten Weise »Maggördel«, das heißt wörtlich »Magengürtel« und entspricht durchaus unserer deutschen Bezeichnung »Bauchbinde«.



Der Ballon droht kurz nach dem Start ins Meer zu stürzen

In Abgeschiedenheit von aller Kultur und Zivilisation die Verbindung mit der übrigen Menschheit aufrechtzuerhalten, war zu Andrées Zeiten ein Problem. Unsere Zeit hat die drahtlose Telegraphie, und es ist heute für jeden, der sich auf gewagte Fahrt begibt – etwa auf einen Weltmeerflug – eine Selbstverständlichkeit, »F. T.« (Funkentelegraphie) an Bord oder sonstwie bei sich zu haben. Andrée hoffte, sich mit Brieftauben helfen zu können. Fachleute auf diesem Gebiete bestritten allerdings, daß Brieftauben den Weg zu Menschen aus den arktischen Wüsten finden würden. Erfahrung hatte nämlich gelehrt, daß eine vom Ballon abgelassene Taube nur dann sich auf Tour begibt, wenn sie sich orientieren kann, andernfalls aber zum Ballon zurückkehrt. Die Richtigkeit dieser Erfahrung war an sich nicht zu bestreiten. Dennoch ließ sich

Andrée klugerweise nicht abhalten, Brieftauben mitzunehmen und es jedenfalls auf den Versuch ankommen zu lassen. Es sei schon hier vorweggenommen, daß eine seiner Tauben tatsächlich den Weg zu Menschen fand und der Welt Kunde von den kühnen Ballonfahrern brachte. Und weshalb nur diese eine Taube und nicht mehr von ihnen zurückkehrten, dies wird ebenfalls noch klar werden. Andrée hatte 32 Brieftauben zur Verfügung. Er hatte sie, wie selbstverständlich, schon 1896 mitgenommen, ohne sie dann verwenden zu können. Auf der Rückfahrt von der Dansköya ließ er die Tiere in Tromsö, damit sie dort den Winter über trainiert und in Übung erhalten wurden. Man ist in Tromsö mit Geflügel nicht verwöhnt. Im Sommer ist es dort zwar sehr hübsch warm und die ganze Gegend grün von ansehnlichen Birkenwäldern; aber die Vogelwelt hat gleichwohl durchaus arktischen Zuschnitt und ist in der Hauptsache von Möwen mit ihrem häßlichen Gekrächze und heiserem Schreien vertreten. Es läßt sich daher denken, daß Andrées Tauben mit dem sanften Gurren in Tromsö bald volkstümlich waren, und als sich eines schönen Tages eine verflog und von einem der norwegischen Buben in »Schutzhaft« genommen wurde, gurrte sie sich in dessen Kinderherz so tief hinein, daß der Junge vermeinte, sich von dem Tierchen nicht mehr trennen zu können. Da er aber Norweger und daher ein ehrlicher Junge war und zudem natürlich genau wußte, wer der rechtmäßige Eigentümer war, so setzte er sich hin und verfaßte einen rührenden Brief an Andrée und bat, die Taube behalten zu dürfen. Man wird ohne weiteres glauben, daß der schwedische Forscher damals alle Hände voll zu tun und seine Gedanken bei viel wichtigeren Dingen hatte. Gleichwohl nahm er sich die Zeit, dem Jungen zu antworten und, da er die Bitte abschlagen mußte, dies eingehend zu begründen: Gerade diese Taube sei eine seiner besten, und er könne unmöglich auf sie verzichten – aber der kleine Bittsteller solle eine andere erhalten ...

In den meisten nichtskandinavischen Ländern nahm man Andrée damals nicht mehr recht ernst, wenigstens nicht als arktischen Luftschiffer. Aber in Skandinavien glaubte die Mehrzahl noch immer an den tüchtigen Mann, zumal in *den* Kreisen, die man das »große« Publikum nennt. Das Vertrauen äußerte sich in erster Reihe in einer Unzahl Gaben, die Andrée zuströmten. An Geld fehlte es ihm ja nicht (man wußte, daß seine Mäzene: König Oskar II., Nobel und Baron Dickson, eine offene Hand hatten), aber man dachte: Ausrüstung und Ähnliches wird er schon gebrauchen können, wenn man es ihm schenkt. Und so kamen ganze Warenlager an Kleidungsstücken aller Art zusammen, Wasserdichtes, Wollenes, Schuhwerk – eine Menge Gerät für Jagd und Fischerei, photographische Platten, Filme, Papiere, Chemikalien, Hilfsgerät – dann Apothekerwaren, darunter vieles, was Skorbut verhüten oder bekämpfen sollte – auch an Brennstoff wurde seitens der willigen Geber gedacht. Eßwaren, natürlich nur Konserven und haltbare Genußmittel, gingen in Massen ein. Und neben dem Essen wurde auch das Getränk nicht vergessen: man stiftete Whisky, Kognak, Schwedenpunsch und sogar Champagner. Bekannt ist, daß auch der König eine ganz auserlesene Flasche aus den Schloßkellereien spendierte: einen Portwein vom Jahre 1836! Andrée hat sie mit seinen Kameraden geleert, als die drei Männer nach monatelanger Eiswanderung zum ersten Male wieder festes Land in erreichbarer Nähe erblickten. – Selbstverständlich war nicht daran zu denken, diesen ganzen Reichtum etwa im Ballon mitzunehmen. Dazu hätte Andrée einen Luftkreuzer von Zeppelin-Ausmaßen benötigt. Doch es lag ja im Plane der Expedition, durch Schiffe Depots mit allem Nötigen an verschiedenen Stellen der arktischen Küsten anzulegen; hierfür waren die Gaben begreiflicherweise äußerst willkommen.

Ihr reicher Fluß bewies, daß Andrées Unternehmen in Schweden selber noch immer volkstümlich war, trotz der Angriffe, die der Forscher gerade von früheren Anhängern erleiden mußte. Und bejubelt beim Publikum wurde die Äußerung des alten Nordenskiöld, des Erzwingers der nordöstlichen Durchfahrt: Wäre er nicht schon so alt, würde er selber den Flug mitmachen!

Tiefen Eindruck auf die öffentliche Meinung machte es auch, als bekannt wurde, daß der König für die neue Expedition ein Kanonenboot zu Andrées Verfügung gestellt hatte.

Eine einschneidende Änderung bedeutete es für Andrée, daß er neue Mitglieder für die Expedition annehmen mußte. Professor Ekholm hatte sich ja in der berichteten, etwas eigenartigen Form zurückgezogen.

Treu geblieben war der 25jährige Nils Strindberg, Physiker, Mathematiker und Chemiker. Zugleich ein tüchtiger Sportsmann, Skiläufer und Schwimmer. Interessiert für alles, nicht zum wenigsten für Sprachen; ledige Stunden füllte er damit aus, daß er Chinesisch lernte. Ein sonniger Mensch, auf der Geige fast ein Meister. Zu allem zu gebrauchen. Vor allem in der Photographie erfahren und geübt wie ein Fachmann. Gerade hierauf legte Andrée großen Wert. War Andrée doch sozusagen der erste, der auf die Wichtigkeit der Terrain-Photographie hingewiesen und sie zu entwickeln sich bemüht hat. Nils Strindberg war ihm da besonders willkommen. Zumal Strindberg obendrein nicht nur photographieren konnte, sondern sogar die Kameras selbst konstruiert hatte, die auf die Expedition mitgenommen werden sollten. Das Material dieser Kameras bestand aus Aluminium. Dies war damals etwas ganz Neues, und die ganze photographisch interessierte Welt sprach von Strindbergs Apparaten.

An die Stelle des ausgeschiedenen Nils Ekholm trat der 27jährige Knut Fränkel, der gerade sein Staatsexamen an der Technischen Hochschule bestanden hatte. Knut Fränkel war ein Idealist, war begeisterungsfähig für alles Große, für mutige und kühne Tat. Für Polarfahrten war er Feuer und Flamme schon mit zehn Jahren, angesteckt durch das große Beispiel seines berühmten Landsmannes Nordenskiöld, der damals von seiner Umseglung der Alten Welt zurückkehrte. Daß Jungen durch das Vorbild des Mannesmutes mitgerissen werden, wenn sie irgendwie in die Nähe ihrer Idealgestalt geraten, das ist ja eine nicht seltene Erfahrung. Es darf hier vielleicht erwähnt werden (weil es sich um einen Mitarbeiter unseres Buches handelt), daß auch Tryggve Gran, Mitglied der Scottschen Südpolexpedition und Finder des Todeszeltes, fortgerissen wurde durch das große Beispiel: erst durch das seines unvergeßlichen Landsmannes Fridthjof Nansen, dessen triumphale Rückkehr nach Oslo Gran als Junge miterlebte, dann durch persönlichen Einfluß des englischen Polarforschers Sir Ernest Shackleton. Bei den meisten Jungen geht das vorüber. Bei Knut Fränkel hat die Begeisterung angehalten. Als da laut wurde, daß Andrée auf Suche nach Ersatz für Ekholm war, meldete sich Knut Fränkel in aller Heimlichkeit. Weder Vater noch Mutter noch Geschwister ahnten etwas hiervon; nicht einmal sein fünf Jahre jüngerer Bruder Hans, der sich *auch* ganz heimlich meldete. Überhaupt ist Andrée um Meldungen, was die Zahl anging, wohl nicht verlegen gewesen. Das junge, mutige Volk drängte sich geradezu, diese »Fahrt in den sicheren Tod« mitzumachen. Die Wahl unter den vielen fiel auf Knut Fränkel. Außer seinen guten Eigenschaften und Kenntnissen dankte er die Wahl seiner guten Freundschaft mit Nils Strindberg. Es ist begreiflich, daß Strindberg auf *solche* Fahrt am liebsten von allen den vertrauten Freund mitzuhaben wünschte.

Persönliche Erfahrungen des Jahres 1896 veranlaßten Andrée, neben den vorgesehenen Teilnehmern einen Ersatzmann anzunehmen. Ein solcher war unentbehrlich für den Fall, daß einer der Teilnehmer erkrankte oder Angst bekam und zurücktrat. Andrées Vertrauen fiel auf den jungen Leutnant G. V. E. Svedenborg, heute Oberstleutnant in Pension, Mitarbeiter an vorliegendem Buche.

Fränkel und Svedenborg gingen den Winter über nach Paris, um bei Lachambre Bau und Behandlung von Ballons zu studieren und sich zum Ballonführer praktisch auszubilden.

Mitte Mai 1897 war Andrée so weit, daß die Expedition von Schweden abgehen konnte. Das ihm

zur Verfügung gestellte Kanonenboot »Svensksund« lag im Hafen von Götaborg und lastete. Ebenso die »Virgo«, das Expeditionsschiff des Vorjahres. Am 18. Mai, nach einem feierlichen Abschiedessen beim Baron Dickson, gingen die Teilnehmer an Bord. Mit ihnen der Ingenieur Stake als Gasfachmann und der Franzose Alexis Marchuron, Lachambres Schwiegersohn, als Vertreter der Ballonfabrik. Zehntausende von Menschen hatten sich am Kai eingefunden, um den kühnen Landsleuten das letzte Lebewohl und das letzte Hurra zuzurufen. Eine gewaltige Begeisterung war's, als die »Svensksund« loswarf und den Götaelf hinabdampfte, dem offenen Meere zu. Keiner von ihnen allen ahnte, daß dieser *selbe* »Svensksund« 33 Jahre später an einem herbstlich sonnigen Septembertage in Götaborg einlaufen sollte – drei Särge an Bord!

Am 24. Mai erreichte »Svensksund« die Stadt Tromsö. Dicker Schnee, Vorgeschmack der Arktis. Am 27. Mai kommt die langsamer fahrende »Virgo« nach. Gemeinsam geht es nun hinauf nach Spitzbergen. Die Expeditionsmitglieder werden dem anmutigen Leben des Passagiers »entrissen«. Dienst beginnt. Astronomische, meteorologische Beobachtungen. Die Observationsbücher beginnen sich zu füllen. Andrée hat sie hernach auf die Luftreise mitgenommen. 33 Jahre später studieren fremde Augen ihren Inhalt.

Die See vor Tromsö pflegt ungemütlich zu sein. Bei der Andrée-Expedition macht sie keine Ausnahme. Seekrankheit greift um sich. Am tollsten packt sie »la grande nation«. Der arme Machuron will sterben. Gut, daß »Svensksund« einen Arzt an Bord hat. Ob der über alles Maß behäbige Jonas Lembke als Arzt etwas taugte, mag dahingestellt bleiben – was bei Gott nicht etwa ein Anzweifeln bedeuten soll. Sicher ist, daß er ungeahnte Heilerfolge mit rein menschlichen Vorzügen erzielte. Lembke war zeitlebens berüchtigt für die Faulheit seiner Witze. Mit diesem Mittel brachte er sogar den Franzmann auf die Beine. Besser als mit englischem Salz und ähnlichem Kram.

Am 29. Mai wird die Bären-Insel passiert, am 30. Mai der Kurs östlich gelegt. Das Gatt zwischen Amsterdam-Insel und Dansköya erweist sich als vollgepackt mit Eis. »Svensksund« muß den Eisbrecher spielen. Die »Virgo« folgt im Kielwasser. Abends um sechs Uhr ist die Bucht erreicht, die heute Andrée-Hafen heißt.

Spannende Minuten folgen nun. Es geht um die Frage: Steht das im Vorjahr errichtete Ballonhaus noch oder ward es Opfer der winterlichen Stürme? Andrée weiß natürlich genau, wo es zu suchen ist. Aber er vermag es doch nicht sofort zu entdecken. Es ist schwer, dort zwischen allen Felsblöcken und Eisblöcken aus größerer Entfernung solch Bauwerk zu erkennen – um so schwerer, wenn Schnee sich noch breitmacht. Doch dann mit einem Male steht es vor seinen Falkenaugen. Das Ballonhaus steht! Andrée ist überglücklich. Es etwa neu errichten zu müssen, hätte kostbare Wochen gekostet.

Um sieben Uhr liegen beide Schiffe vor Anker. Die Expedition ist an ihrem ersten Ziele.

Andrée meldet seinem Bruder in Götaborg durch Telegramm: »Eingetroffen 30. Mai, ohne nennenswert viel Eis begegnet zu sein.« Freilich geht dieses »Telegramm« nach unseren heutigen Begriffen als Schneckenpost. Zu telegraphieren ist es zunächst überhaupt nicht, denn es gibt kein Kabel und noch weniger F.T. Die »Virgo« muß es mitnehmen, um es vom ersten Hafen aus drahtlich weiterzugeben. Sie geht aber erst am 14. Juni nach Norwegen ab! Und erst am 25. Juni erhält es der Empfänger. So sah die Welt zu Andrées Zeit aus!

Auf der Dansköya folgen fünf Wochen anstrengender Vorbereitungsarbeiten.

Das Ballonhaus steht zwar noch, aber die Gewalt der Winterstürme hat es aus seiner Form gebracht. Hat es in seinen oberen Teilen schraubenförmig verzerrt. Von den fünf Wochen, die ein

Neubau beansprucht hätte, vergehen immerhin vierzehn Tage, bis alles wieder in Ordnung ist. Dann kann die große Kiste mit der Ballonhülle von Bord des »Svensksund« mühselig über das Eis an Land geschafft werden.

Andrée läßt den Ballon nun erst einmal mit Luft aufblasen. Dann bekommen die jüngeren Expeditionsmitglieder – die Wissenschaftler ebenso wie der Herr Leutnant – die Aufgabe zugewiesen, sich in das Innere des Ballons zu bemühen und die Hülle von innen durch Überstreichen mit Firnis zu dichten. Leutnant Svedenborg hat hinterher erzählt, ihm sei dabei zumute gewesen wie etwa einem Anstreicher, der in der Kuppel des Petersdomes Reparaturarbeiten auszuführen hat. Als diese Arbeit beendet war, wurde die Luft aus dem Ballon wieder entfernt. Dafür begann nun die Füllung mit Wasserstoffgas. Dies war am 19. Juni. Sie währte drei Tage. Andrée überwachte sie persönlich, um sicher zu sein, daß das Gas nach Möglichkeit rein und unvermischt mit Luft blieb.

Nunmehr mußte abermals gedichtet werden. Von außen her. Der Stoff der Ballonhülle war zwar, praktisch genommen, so gut wie völlig gasdicht. Aber da war die Unmenge von Nähten zwischen den Einzelteilen, aus denen die Hülle zusammengesetzt war, und eine Naht ist natürlich nie so dicht wie ein Gewebe. Da sich betrüblicherweise herausgestellt hatte, daß die mitgenommene Firnismenge zu knapp bemessen war, um die ganze Ballonhaut zu überziehen, mußte man sparen und sich auf das Abdichten undichter Stellen beschränken. Um diese Stellen zu finden, wurde dem Wasserstoffgas etwas Schwefelgas beigemischt; dann wurden außen auf die Nähte – nach und nach überall – Leinwandstreifen aufgelegt, die mit Blei-Essig getränkt waren. Blei-Essig färbt sich durch Schwefelgas schwarz. Wo Schwefelgas zutage trat, der Ballon also undicht war, verfärbten sich somit die Leinwandstreifen.



Phot. Dr. A. Mohr

Die abgerissenen verhängnisvollen Schleppseile
auf der Andrée - Ausstellung in Göteborg 1930

Als der Ballon in den wünschenswerten Zustand gebracht war, gab es andere Arbeit genug. Die Schlitten mußten hergerichtet und zumal ihre Kufen sorgfältig eingeschmiert werden, so wie man Ski einschmiert (was in unseren Tagen ja fast jeder praktisch kennt, zum wenigsten unter den Jüngeren). Besonderer Beliebtheit bei den Expeditionsmitgliedern erfreute sich die Bearbeitung der Schleppseile und Schlepplinen mit Talg und mit Vaseline. Diese Fette mußten eingeknetet werden. Das gab so angenehm schleimige Hände. Und da die einzuknetende Strecke immerhin

mehr als ein Kilometer betrug, so blieb diese begeisternde Tätigkeit nicht etwa bloß Zeitvertreib.

Doch blühte den Expeditionsmitgliedern auch Angenehmeres. Weite Ausflüge über Schnee und Eis wurden unternommen, und auf Jagd wurde gegangen, um die Muskeln, die während der wochenlangen Seefahrt steif geworden waren, wieder geschmeidig zu machen. Denn Andrée sah selbstverständlich als möglich voraus, daß ungeheure körperliche Anforderungen an ihn und seine Begleiter herantreten konnten, und da konnte er nur Leute gebrauchen von körperlicher Gewandtheit und sportmäßiger Schulung. Seine jüngeren Kameraden waren natürlich begeistert dabei, ein jeder mit dem Hintergedanken, mindestens einen Eisbären zu erlegen und auf billige Weise zu einem Bettvorleger zu kommen. Doch diese schöne Hoffnung ward zunichte. Die Jagden blieben schlecht und recht »arktische Niederjagd«. Die beste Beute machte noch »la grande nation«, einen lebend gefangenen jungen Fuchs, aber ihn ließ nach wenigen Tagen der dicke Lembke entwischen, und so war es auch mit dieser Beute nichts.

Die Welt beschäftigte sich inzwischen lebhaft mit der Andréeschon Expedition, und die Zeitungen jener Zeit sind voll von Meldungen aller Art darüber. Einiges davon dürfte interessieren. So wurde am 12. Juni gemeldet, von London sei der Dampfer »Windword« abgegangen, eigentlich für die an anderer Stelle der Arktis zu findende »Jackson-Expedition« bestimmt, eine sportliche Jagdexpedition für reiche Leute, doch gehe das Schiff zunächst zur Dansköya, um dort ein für Andrée bestimmtes Faltboot abzuliefern. Dieses Boot hat bei der Auffindung der toten Ballonfahrer eine Rolle gespielt. Am 18. Juni erfuhr die Welt, daß der Touristendampfer »Lofoten« nach Spitzbergen abgegangen sei. Die Reisenden würden Gelegenheit haben, den Start des Andréeschon Ballons mitzuerleben (diese Hoffnung erfüllte sich nicht, wie wir gleich erfahren werden). Diese Spitzbergenreise kostete ab Trondhjem bis dorthin zurück 300 Kronen. Das war für damalige Zeit viel Geld, zumal für diejenigen, die bis Trondhjem zuvor noch eine weite Reise zu bezahlen hatten. Aber die Aussicht, Andrée starten zu sehen, hat offenbar doch »gezogen«, denn »Lofoten« hatte nicht weniger als 300 Passagiere an Bord. Viele von ihnen waren Deutsche. Unter dem 21. Juni kann man in den Zeitungen lesen, daß Dampfer »Lilla Expreß« von Hammerfest nach Spitzbergen abgegangen war mit 300 Briefen für die Mitglieder der Andrée-Expedition – und mit zwei deutschen Pressevertretern an Bord. Den einen von ihnen hatte der »Berliner Lokal-Anzeiger« entsandt.

Unterdessen war man auf der Dansköya nicht untätig. In erster Reihe stand jetzt die Sorge für richtige Belastung des Ballons oder, richtiger gesagt: der Ballongondel. Eine Unmenge Gerät, Ausrüstung, Proviant war mitzunehmen und entsprechend unterzubringen. Es war da selbstverständlich zu unterscheiden zwischen dem, was während der Ballonfahrt fortlaufend oder sofort benötigt wurde, und zwischen dem anderen, was mehr als Reserve anzusehen war. Das oft Benötigte mußte so untergebracht werden, daß es während der Ballonreise jederzeit und ohne Mühe gegriffen werden konnte. Andrée hatte, was nicht hervorgehoben zu werden braucht, seine Bestimmungen hierüber im voraus getroffen und auf dem Papier über alles disponiert. Aber in der Praxis erwies sich nicht wenig als abänderungsbedürftig. Jede Änderung jedoch hatte irgendwelche anderen Umgruppierungen zur Folge.



Phot. Tryggve Gran
 Das Landungskorps der Vesle-Kari-Expedition auf der Suche nach
 Amundsen an der Hvitöya, unweit des Andréeschen Todeslagers.
 Rechts der Expeditionsleiter Major Tryggve Gran

Immerhin war Anfang Juli alles so weit in Ordnung, daß jetzt nur noch auf günstigen Wind zu warten war. Mit welcher Ruhe, Sicherheit und Gelassenheit Andrée diese Ordnung geschaffen hat, geht hervor aus einer Bemerkung des Leutnants Celsing vom »Svensksund«. Die Mannschaft des Kanonenbootes hatte in allem zu helfen gehabt, und ihre Offiziere hatten die Aufsicht dabei. Ihnen allen, die sie von der Sache nichts verstanden, war das ganze Andréesche Unternehmen zunächst etwas Phantastisches – das Vorhaben eines Mannes, der »nicht ganz richtig im Kopfe« war. Je mehr sie aber mit den Vorbereitungen zu tun hatten und je mehr das Ganze sich abrundete und ordnete, um so vertrauter wurden sie damit, und schließlich erschien ihnen die ganze Sache höchst selbstverständlich. Dieser Meinungsumschwung ging sogar so weit, daß die »Svensksund«-Leute nach und nach begannen, Andrée zu kritisieren, ja zu bespötteln, als er den Start wider Erwarten der anderen immer wieder hinausschob. Das Marinevolk war da so weit, Andrée gerade deswegen für nicht »seriös« anzusehen, weil er sich an dieses »doch ganz simple« Unternehmen offenbar nicht richtig herantraute!

Der 2. Juli brachte Sturm und beinahe einen verhängnisvollen Unfall. Wenn die Winde das Ballonhaus umbrausten, war Andrée selbstverständlich zur Stelle. War der Ballon wegen des fehlenden Hallendaches dann doch in Gefahr. Als der Sturm am 2. Juli an dem Ballon rüttelte, drohte dieser zu steigen. Mit seiner Körperlast will Andrée ihn nach unten zwingen. Seine Füße verfangen sich im Netzwerk. Mehrere Meter wird der Forscher samt Ballon in die Höhe gerissen. Er hätte sich um ein Haar das Genick brechen können. Doch das Glück war mit ihm. Ohne Schaden kamen Ballon und er selber aus diesen gefährlichen Minuten.

6. Juli: Wind aus Süden! Große Aufregung bei der ganzen Expedition. Die Zeit zum Start ist gekommen! Andrée trommelt alles zusammen. Startklar machen! Doch der Wind steigert sich zum Sturm. Unmöglich, den Ballon unbeschädigt aus der Halle zu bringen. Im Gegenteil, das Ballonhaus selber ist in höchster Gefahr. Andrée eilt hinauf, um von oben die Schutzarbeiten zu leiten. Muß die ganze Nacht dort aushalten. Erst gegen Morgen legt sich der Sturm.

Und – o Wunder! – der Wind bleibt südlich. Nun drängen Strindberg und Fränkel zum Start. Ihr jugendlicher Eifer treibt sie, endlich von der Stelle zu kommen. Einmal muß es ja doch geschehen. Südwind ist da. Also los!

Andrée widersetzt sich. Es kommt fast zu einer Szene zwischen den Teilnehmern. Vermieden wird sie wohl nur dadurch, daß von sofortigem Start sowieso nicht die Rede sein kann, weil der Ballon in der stürmischen Nacht Gas verloren hat und erst nachgefüllt werden muß. Das geht so

schnell nicht. Als die Nachfüllung beendet ist, ist der verlockende Südwind eingeschlafen! Am Nachmittage macht sich ein Lüftchen aus Westen auf, das langsam nach rechts dreht. Der folgende Tag bringt ausgesprochenen Nordwind. Andrée hat wieder einmal recht behalten.

An diesem Tage wurde der Ballon zum ersten Male ins Freie gebracht. Einer der wenigen deutschen Augenzeugen war der Kunstmaler, heute Professor, Joseph Gaber, damals ein junger Dachs, den schwedische Freunde auf dem Fangfahrzeug »Ingeborg Larsen« mit nach Spitzbergen genommen hatten. Gaber berichtet darüber mündlich folgendermaßen: »Am 8. Juli schaukelte der vollgefüllte Ballon an seinen Halteseilen im Winde außerhalb der Ballonhalle. Durchsichtig klar war die Luft und zeigte mit voller Deutlichkeit die Risse und Fugen des dunklen Gesteins, auf denen, wie mit dem Pinsel gezogen, schlohweiße Fäden von Schnee und Eis herniederzogen. In der Pracht von Smaragdgrün und Blau der Gletscher hob sich die braungelbe Kugel des Ballons leuchtend ab. Der Wind nahm zu und wurde zeitweise zum Sturm, so daß der Ballon wieder in die Halle zurückgebracht werden mußte. Dabei gab es den ersten Schaden. Ein Windstoß hatte den Ballon so stark an die Seitenwand der Halle gedrückt, daß ein Riß von etwa drei Viertelmeter in der äußersten Seidenhülle entstand, der allerdings sofort ausgebessert wurde ...«

Zwei Tage später, am 10. Juli, erschien die »Lofoten« mit ihren 300 Vergnügungsreisenden auf der Bildfläche. Die Passagiere, zumal die deutschen, ließen es sich nicht nehmen, den Expeditionsmitgliedern ein Fest zu geben – am begeistertsten hierüber soll der behäbige Lembke gewesen sein – aber etwas Gescheites erhielten sie weiter nicht zu sehen: weder den Ballon im Freien noch gar den Start. So empfahl sich die »Lofoten« wieder. Daß die Begegnung mit Andrée dennoch auf die Passagiere des Touristenschiffes tiefen Eindruck gemacht hat, läßt sich teilweise noch heute feststellen. Es gehörte zu ihnen – um nur ein Beispiel anzuführen – der bekannte deutsche Holzindustrielle Vowinckel, der sich, gleich allen anderen, ein »Andenken« mitnahm, und zwar ein Stück vom Tauwerk des Ballons. Dieses unscheinbare Endchen Seilerarbeit hat Herr Vowinckel zeit seines Lebens pietätvoll aufbewahrt; seine Familie besitzt es noch heute. Es erinnerte eben an die Begegnung mit einem bedeutenden Menschen.

Es war, als hätte der Wettergott bloß darauf gewartet, daß sich die überflüssigen Zuschauer wieder empfehlen sollten. Spät am Abend war das Touristenschiff davongedampft – am nächsten Morgen, einem Sonntage, gab es Südwind! Die weniger Beteiligten, nämlich die Besatzung des »Svensksund«, merkten hiervon zunächst nichts. Sonntag ist dienstfrei, vor allem frei von Frühdienst, die gute »Kluft« wird herausgeholt, und um neun Uhr wird Bordgottesdienst gehalten. Um so verblüffter war die Mannschaft, als es nach dem letzten Amen sofort hieß: Raus aus den guten Sachen! Arbeitszeug anziehen! Alles nach dem Ballonhause!

Ja, nun wollte Andrée starten! Wollte es nach eingehender Beratung mit Strindberg, Fränkel und Svedenborg. Strindberg und Fränkel waren eifrig dafür. Wenn Svedenborg noch eine stille Hoffnung gehegt hatte, mit von der Partie sein zu können: dieser Eifer der anderen schaltete ihn als Teilnehmer aus.

Alles ging an die letzten Vorbereitungen. Andrée hatte es eilig, vom Fleck zu kommen, denn das friedliche südliche Windchen entwickelte sich zu einer Brise, einer frischen Brise, und das sanfte Wehen ging mehr und mehr in ein stoßweises, böiges Pusten über. Die Gondel wurde befestigt, die Schleppeile und -leinen geordnet, die Ballastsäcke entfernt. Schleppeinen und -seile konnten leider nicht gestreckt auf dem Erdboden ausgelegt werden, wie Andrée es wohl eigentlich gedacht hatte und wie ihm auch die Marineoffiziere dringend anrieten. Es fehlte hierzu an Platz; das Gelände zwischen Ballonhaus und Fjordufer reichte hierfür nicht aus. Deshalb mußten die Seile und Leinen in der Weise zusammengelegt werden, wie Seeleute Tauwerk zusammenlegen:

in Schleifen, eine auf die andere, so daß das Ganze zuletzt einen Ring bildet. Diese Anordnung sollte sich bald als höchst unglücklich und verhängnisvoll herausstellen.

Bei Gelegenheiten wie dieser geht es zumeist beträchtlich weniger feierlich zu, als der Unkundige meint. Die Prosa des Lebens schiebt sich in den Vordergrund; erst in der Erinnerung nimmt der Vorgang etwas Weihevollendes an. Das Treiben, Laufen, Rennen, Schreien nach höchst prosaischen Dingen ist von Feierlichkeit weit entfernt. Ohne Poesie ist der Koch, der da mit einem wohlverschlossenen Topf kommt, der das erste Mittagessen bringt, das auf der Fahrt eingenommen werden soll und warmzuhalten ist. Und nicht anders steht es mit dem Eifer, mit dem Fränkel davonstürzt und wiedererscheint – eine Anzahl Bierflaschen in den Händen und unter den Arm geklemmt. Nicht einmal die Taufe des Ballons – die erst jetzt, kurz vor dem Start, vor sich geht – hat etwas sonderlich Stimmungsvolles. Andrée tauft den Ballon »Örnen«, zu deutsch »Der Adler«. Stolz weht nun an diesem Adler die schwedische Flagge und unter ihr – eine Art Hausflagge – eine weißseidene Fahne mit eingesticktem blauem Anker. Sie ist das Geschenk einer Dame an Andrée. Sie muß diesem wert gewesen sein, denn diesen blauen Anker auf weißem Grunde hatte der tote Forscher bei sich, als man dreiunddreißig Jahre später seine Leiche fand.

Endlich ist alles besorgt. Drei und eine halbe Stunde sind darüber hingegangen. Nun kommt der Abschied. Jetzt wird es ernst. Der Abschied besteht zunächst in letzten Grüßen an die Heimat. Strindberg übergibt dem Franzmann Briefe an Mutter und Braut. Eine von den zweiunddreißig Brieftauben wird in Freiheit gesetzt; sie soll der Mutter auf schnellstem Wege des Sohnes Grüße überbringen (doch hat man nie etwas von ihr gehört oder gesehen). Andrée bittet den Grafen Ehrensward, den Kommandanten des »Svensksund«, eine Anzahl Telegramme zu befördern: an den König, an Nobel, an Baron Dickson. Das eine dieser Telegramme, für die Öffentlichkeit bestimmt, lautete:

In Übereinstimmung mit unseren früheren Meldungen beschlossen wir heute, 11. Juli, um 10.45 Uhr vormittags, mit den Vorbereitungen zum Start zu beginnen, und sind jetzt, 2.30 Uhr nachmittags, fertig zur Abreise. Wir hoffen, in Richtung NNO fahren zu können, und erwarten, nach und nach in Gegenden mit besseren Windverhältnissen zu kommen als die, die hier vorherrschen.

Im Namen aller Teilnehmer sende ich Vaterland und Freunden wärmste Grüße.

Andrée.

Ja, die Windverhältnisse auf Dansköya hatten sich von 10 bis 1/3 3 Uhr weiter verschlechtert. Der »Örn«¹ sollte es sehr bald spüren.

Die Berichte der Augenzeugen über den endlichen Start weichen in nicht unwesentlichen Punkten voneinander ab. Wir folgen hier, fast wörtlich, der Darstellung des Franzosen Marchuron. An einer Stelle ist sie ungenau; wir stellen das nachher richtig.

Der letzte Abschied zwischen Mensch und Mensch ging nicht ohne Rührung vor sich. Auch hier war es freilich wie fast stets in solchen Lagen: die Zurückbleibenden, die also, die sich keiner Gefahr aussetzten, waren gerührter als die Scheidenden. Man lag sich buchstäblich in den Armen. Bis Andrée sich mit sanfter Energie freimacht, zum Ballon eilt und die Gondel erklettert.

»Strindberg! Fränkel! Nun macht! Es geht los!«

Das wurde mit fester Stimme gerufen, der nichts von innerer Bewegung anzuhören war. Beide beeilten sich, dem Rufe zu folgen, und standen in der nächsten Minute an Andrées Seite. Jeder

von ihnen hielt ein Messer bereit, um je eine Leine durchzuschneiden, wodurch gruppenweise untereinander verbundene Ballastsäcke vom Ballon getrennt wurden. Ihr Tun wurde nun mit Spannung von der Schar der Zuschauer verfolgt. Es war nicht nur die gesamte Besatzung des »Svensksund« zur Stelle, sondern auch noch die Besatzungen dreier norwegischer Walfänger, die gerade in der Virgo-Bucht Anker geworfen hatten.

Heilige Stille im Ballonhause. Man hört nur den Wind durch die Fugen der Holzwände pfeifen und die beiden aufgespannten Steuersegel flattern. Zwischen dem Takelwerk zeichnen sich die Gestalten der drei heldenmütigen Männer ab. Andrée ist gelassen und kaltblütig wie immer. Nichts in seinen Mienen verrät innere Bewegung. Man liest in ihnen nichts als festen Entschluß und unerschütterlichen Willen.

Dann kommt das entscheidende Kommando. »F-e-r-t-i-g! Eins ... zwei ... drei ... kappen!«

Das Kommando gilt nicht nur den Ballonfahrern, es gilt auch drei Matrosen, die mit gezückten Messern neben drei Vertauungen stehen. Im nächsten Augenblick ist der Befehl ausgeführt. Der Ballon, ledig seiner Fesseln, befreit von erdwärts ziehender Last, hebt sich – steigt.

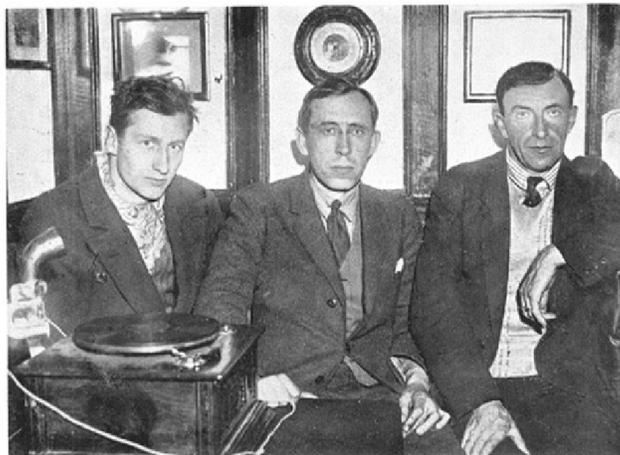
Flaggenwinken, Hurra, Jubel, letzte Glückwünsche. Das Ballonhaus dröhnt.

»Grüßt das liebe alte Schweden!« ruft Andrée.

Doch schon in der nächsten Sekunde scheint das Unheil hereinzubrechen. Kaum hat der Ballon sich so weit erhoben, daß die gelbe Kugel in ihrer oberen Hälfte aus dem Windschutz der Holzwände herauskommt, packt eine Bö den Ballon und preßt ihn gegen einen Eckbalken, daß dieser sich tief in die Hülle eindrückt!

Eine Wiederholung des Unglückes vom 8. Juli? Doch nein, der Ballon wird wieder frei. Von einem Riß oder Loch ist nichts zu sehen. Der Balken war zum Glück dick mit Filz gepolstert.

Nach dieser Karambolage stieg der Ballon schnell zu einer Höhe von etwa 200 Meter. Zugleich wurde er mitgerissen auf den Fjord hinaus. Doch dann sahen die Zuschauer zu ihrem Schrecken, daß er plötzlich wieder herabkam, sich dem Wasser mit unheimlicher Geschwindigkeit von oben herab näherte – daß dann der Ballonkorb in die Flut eintauchte! Man sah Ballast abfliegen. Schon hob sich der Ballon wieder. Aber ihn hielten offenbar noch die Schleppeile, die sich am Strand unglücklicherweise zwischen Steinen verfangen hatten. Dann gab es einen Knall, ein Teil der Schleppeilen löste sich ab und fiel ins Wasser.



Die drei Wissenschaftler an Bord der „Bratvaag“
In der Mitte Dr. Gunnar Horn

Dies ist der Punkt, in dem Marchuron offenbar irrt. Die Schleppseile hatten sich nicht verfangen, sondern sie hatten sich aus ihren Verschraubungen herausgeschraubt. Und dies wieder war die Folge davon, daß man die Seile in ringförmigen Schleifen zusammengelegt hatte. Beim Steigen hob sich eine Schleife nach der anderen auf, es kam dadurch aber in die Seile eine rotierende Bewegung, und so schraubten sie sich unglücklicherweise um so leichter heraus, als die Schraubengänge überhaupt nur aus wenigen Windungen bestanden.

Von der Last der Seile befreit, stieg der Ballon nun mit starker Geschwindigkeit zu einer Höhe, die auf 800 m zu schätzen war. Zugleich führte ihn der frische Wind in Richtung N 14 Grad O, und so schnell, daß der Ballon zusehends kleiner und kleiner wurde. Er überflog den Landvorsprung »Holländernase« und verschwand schließlich hinter den Bergen der kleinen Insel Vogelsang. Etwas später kam er für das Auge noch einmal rechts der Insel hervor, aber nun schon als kleines Pünktchen – bis sich auch dieses der Sicht entzog. Aus der vergangenen Zeit und dem bekannten Abstände der Insel Vogelsang ließ sich die Geschwindigkeit des Ballons mit großer Wahrscheinlichkeit auf etwa 24 Knoten bestimmen, das heißt auf rund 44 km. Blieben Richtung und Geschwindigkeit so, dann konnten die drei kühnen Ballonfahrer nach 24 bis 25 Stunden dem Nordpol nahe sein.



Phot. Scherl
Die drei Wissenschaftler der „Bratvaag“ gehen auf Hvitöya an Land

Aber ließ sich das hoffen? Ließ sich überhaupt hoffen, daß die Fahrt ein gutes Ende nahm? Andrée hatte ja einen großen Teil seiner Schleppleinien eingebüßt, und dies bedeutete starke Verringerung der Möglichkeit, den Ballon zu lenken. Der »Örn« mußte jetzt wohl wieder als Freiballon der gewöhnlichen Art betrachtet werden.

Der Jubel der Zurückgebliebenen war verstummt, ernst und bedrückt blickte sich alles an. Am nächsten Tage wurden die verlorengegangenen Schleppleinien aus dem Fjord gefischt. Dann verließen die Schiffe die Virgobucht. Nicht, um nach Norwegen zurückzukehren. Es gab ja noch mehr zu tun: Auslegen der Depots, wie Andrée es bestimmt hatte, auf Syvöyane (Sieben Inseln), dem Nordostlande und auf Franz-Josephs-Land. – –

Das Merkwürdigste an diesem Start war, daß Andrée ihn wagte, ohne mit dem Ballon vorher eine Probefahrt unternommen zu haben!

Die schwedische Sprache hängt, wie alle skandinavischen Sprachen, den bestimmten Artikel -en an das Hauptwort hinten an. Örn-en heißt daher *der* Adler.

Wie ich Andrée traf

Von *Otto Sverdrup* mündlich berichtet an Tryggve Gran

Die Begegnung, von der Otto Sverdrup, Kapitän der »Fram« von 1893-1896, hier berichtet, muß auf Andrée den tiefsten Eindruck gemacht haben. Brachte Otto Sverdrup dem kühnen Ballonfahrer doch die erste zuverlässige Kunde davon, wie es im Innern der bis dahin gänzlich unbekannt arktischen Eiskalotte wirklich aussieht, welche Witterungsverhältnisse dort vorherrschen und welche Winde man in den verschiedenen Jahreszeiten an den verschiedenen geographischen Positionen vorzugsweise antrifft. Das vorliegende Buch kann auf die Schilderung dieser Begegnung nicht verzichten; es würde sonst eine fühlbare Lücke klaffen. Daher bat ich, auf Veranlassung von Verlag und Herausgeber, den alten Eismeer-Veteranen, seine Begegnung mit Andrée in einem Kapitel dieses Buches zu erzählen.

Die Ungunst des Schicksales wollte es, daß diese Bitte einem schwerkranken Manne vorgetragen wurde: Otto Sverdrup, der wetterharte Eismeer-Kämpfer, gestählt in Kampf und Sieg über Eis und Kälte und alle Schrecken der Polarnacht, muß der wachsenden Last der Jahre Tribut zollen und ist nicht mehr, wie früher, gefeit gegen allerlei Krankheit. Auch ihn hat es aufs Krankenlager geworfen. Die Bettlägerigkeit hinderte ihn, ein Manuskript zu verfassen. Sie hemmte jedoch nicht seinen Wunsch, mit dabei zu sein in einem Buche, das eines kühnen Pioniers der Polarforschung Andenken neu beleben und neu zu Ehren bringen sollte. Deshalb lud er mich ein, mir mündlich berichten zu lassen, was er als Gesunder schriftlich erzählt haben würde, und ermächtigte mich, meine Wiedererzählung seiner Äußerungen als seinen eigenen Beitrag zu diesem Andrée-Buche zu bezeichnen.

Mein Weg zu ihm ist nicht weit. Norwegens Hauptstadt hat eine Anzahl westlicher Vororte, so wie Berlin seine Vororte längs der Wanneseebahn hat – und wo bei Berlin etwa Schlachtensee liegt, so weit »draußen« von Oslo liegen mehrere Villenkolonien, die man zusammenfassend etwa die »Polarfahrer-Kante« nennen kann, denn dort hat sich ziemlich alles angesiedelt, was sich in jüngeren Jahren in Arktis und Antarktis umhergetrieben hat. Dort liegt *Nansens* fast majestätisch zu nennender Besitz, ein Stück weiter draußen wohnt Otto Sverdrup – und nicht weit davon liegt mein bescheidenes Waldhaus »Tyristua«. Gamle Sverdrup (der »alte« Sverdrup) ist sozusagen mein nächster Nachbar.

Er lag, als ich in sein Zimmer trat. Lag zu Bett. Still und friedlich wie immer. Spätsommersonne füllte das große Schlafzimmer bis in die hinteren Ecken. Schien herein durch das große, breite Fenster, durch das der alte Kämpfer und Eismeerfahrer durch lichte Bäume hindurch die blaue See sehen kann, die ihm Lebenselement von Jugend auf gewesen – die blaue See, ohne die wir Nachfahren der Wikinger krank und lebensunlustig sind!

Er wußte ja, weshalb ich kam. So waren wir nach wenigen Worten mitten drin in der Sache.

»Das war im Juli achtzehnhundertsechundneunzig, daß unsere »Fram« vom Eise frei kam, wo sie ja zwei Polarsommer und zwei Polarwinter hindurch eingefroren und festgehalten gewesen war. Wenn man in diesem langsamen Tempo über das halbe Polarbecken hinweggetrieben worden ist, dann verlangt es einen natürlich wieder nach Menschen, nach Kultur und nach der Heimat. Es hätte also sehr nahegelegen, den Kurs geradeswegs nach Tromsö zu legen, sobald die »Fram« nur wieder ihr Ruder rühren konnte.

Uns aber bewegten andere Gedanken. Wir hatten eigentlich nur den einen Gedanken bei Tag und bei Nacht: Was war aus unserem Führer, unserem tapferen Fridthjof Nansen geworden und aus

seinem Begleiter, unserem Freunde Johansen? Hatten sie den Nordpol mit Hunden und Schlitten erreicht? Und hatten sie sich zu Menschen retten können? Über *ihr* Schicksal Beruhigendes zu hören, war unser stärkstes Verlangen. Von drahtloser Telegraphie war ja damals keine Rede. Also mußten wir zusehen, ein Schiff anzutreffen. Vielleicht wußte man dort etwas von unseren Kameraden.

Nach einigem Kreuzen fanden wir eine Fangschute, einen Seehundsjäger. Wir steuerten ihn an. Es gab eine kleine Enttäuschung: Man wußte dort nichts von Nansen und Johansen. Aber sie berichteten uns von Andrée und dessen bevorstehender Ballonfahrt.

Dies veranlaßte mich, nach der Dansköya zu gehen, wo Andrées Start ja erfolgen sollte. Selbstverständlich trieb mich nicht etwa die Neugier oder das Verlangen, den Ballon zu sehen. Aber ich sagte mir: Es ist erst Wochen her, daß Andrée in Tromsö war – vielleicht wußte *er* etwas von Nansen. So lief ich also die Bucht an, die man nachher Andrée-Bucht genannt hat. Dort traf ich die ganze Expedition an. Aber leider hatten auch diese Leute nichts von unseren Kameraden gehört. Das war für uns alle wirklich eine herbe Enttäuschung.«

»Und da bekam Andrée nun Einblick in die Wetterbeobachtungen, die die ›Fram‹ im Polarbecken gemacht hatte?«

»Einen Einblick – nun ja. Einen Überblick in großen Zügen. Viel Zeit dazu konnte ich ihm ja nicht lassen, denn uns selber trieb es nach Norwegen zurück, immer in Sorge um Nansens und Johansens Schicksal und immer in der Hoffnung, von ihnen zu hören, wenn wir erst wieder in Norwegen waren. Diese Hoffnung hat ja auch nicht getrogen. Kaum waren wir in Tromsö, so fanden sich ja auch Nansen und Johansen dort ein. Um auf Andrée zurückzukommen: Ja, einen Überblick über Wind und Wetter draußen im Polarmeer habe ich ihm gegeben.«

»Und was sagte Andrée da?«

»Was er sagte? Ja, nicht viel. Viel reden war überhaupt nicht seine Sache. Andrée behielt seine Gedanken wohl lieber für sich. Er war mehr ein Mann der Tat.«

»Nun ist eben jetzt in den Zeitungen behauptet worden, Sie, Kapitän, sollen Andrée beschworen haben, die Ballonfahrt *nicht* anzutreten!«

Sverdrup sah mich böse an und erwiderte:

»Was die Zeitungen geschrieben haben, davon ist kein Wort wahr! Ich habe *nicht* zu Andrée gesagt, er solle nicht starten, sondern ich habe ihm erklärt, ich könne mir nicht denken, daß die Ballonfahrt glücklich ausgehen könne. Das ist doch, weiß Gott, etwas ganz anderes!«

»Und zu dieser Erklärung wurden Sie durch Andrées Frage veranlaßt?«

»Selbstverständlich! Er *fragte* mich, ob ich nach unseren auf der ›Fram‹ gemachten Erfahrungen glaube, daß ein Überfliegen des Packeises im Freiballon möglich sei, und diese Frage habe ich verneint.«

»Und was sagte Andrée da?«

»So genau weiß ich das nicht mehr. Jedenfalls aber hat er herzlich wenig erwidert.«

»Nun glaubte Andrée doch, ein nordwärts gehender Luftstrom würde seinen Ballon über das ganze Polarbecken hinweg bis nach Alaska oder Nord-Sibirien tragen. Wie steht es wohl hiermit?«

»Ja, das mit dem nordwärts gehenden Luftstrom – das hatte sich Andrée in den Kopf gesetzt, weil

Nordenskiöld in der Wiide-Bay (auf Spitzbergen) einen solchen nördlich gehenden Luftstrom mehrfach und auf längere Zeit beobachtet hatte. Aber jeder Eismeerfahrer hätte Andrée erzählen können, daß es anhaltenden Südwind auf Spitzbergen und an dessen Küsten nicht gibt. Wenigstens nicht im Sommer. Wie es damit im Winter bestellt ist, das wissen wir noch nicht. Das wäre auch unerheblich gewesen, weil Andrée ja eben im Sommer starten wollte. Und im Sommer gibt es um Spitzbergen herum Hunderte von verschiedenen, um nicht zu sagen: gegensätzlichen Windrichtungen. Die Windrichtung wird nämlich in neunundneunzig von hundert Fällen von der Richtung des Fjordes bestimmt, in dem man sich aufhält. Weiter draußen, über dem freien Eise, bläst der Wind dann ganz anders. Dies hat sich ja auch bestätigt, als Andrée im folgenden Jahre wirklich aufstieg. Der Südwind, mit dem er von Dansköya aufstieg, hat weiter draußen sehr bald mehr aus Westen geblasen.«

»Haben Sie Andrées Start achtzehnhundertsiebenundneunzig miterlebt?«

»Nein, mitangesehen habe ich den Start nicht. Allerdings war ich achtzehnhundertsiebenundneunzig wieder an der Dansköya. Mit einem Touristenschiff, das ich führte. Wir fanden die Andrée-Expedition wieder vor, fast fertig zum Start, und meine Touristen haben damals einige festliche Stunden mit den Teilnehmern verlebt. Doch auf den Start selber konnten wir nicht warten. Unser Schiff hatte ja einen festen Reiseplan, der eingehalten werden mußte, und so mußten wir weiter. Später erfuhren wir dann, daß der Start am Tage nach unserer Abreise erfolgte.«

»Als Andrée nun verschollen blieb, als man annehmen mußte, daß er verunglückt war, und eine Rettungsexpedition auszusenden beschloß, hieß es da nicht, daß Sie, Kapitän, die Suche nach den Verschollenen übernehmen sollten?«

»Ja, doch nahmen die Schweden die Sache selber in die Hand. Sie wissen ja, daß Professor Nathorst achtzehnhundertachtundneunzig auf die Suche ging.«

»Aber Sie kannten Nathorst?«

»Gekannt habe ich ihn und habe ihm auch mit Rat und Tat bei der Beschaffung seiner Polarausrüstung beigestanden.«

»Nun war die Nathorst-Expedition doch auf der Hvitöya. Ist es nicht eigentümlich, daß sie von Andrée nichts sah, trotzdem Andrée mit seinen Gefährten doch dort umgekommen ist?«

»Hierzu ist schwer etwas zu sagen. Gesucht worden ist ja genug nach Andrée. Grade östlich von Spitzbergen, auf Franz-Josephs-Land wie auch zwischen beiden Inselgruppen, denn alle, die das Nördliche Eismeer aus eigener Erfahrung kennen, sind von jeher überzeugt gewesen, daß Andrées Ballon in jene Gegenden verschlagen worden ist. Aber gefunden hat man die ganzen dreiunddreißig Jahre eben nichts von den Schweden.«

»Und was sagen Sie, Kapitän, nun zu der Auffindung der Expedition?«

»Gewißheit über das Schicksal von Verschollenen zu erhalten, ist immer erwünscht. Dann ist wenigstens Schluß mit allen Phantastereien und Gerüchten. Aber die Auffindung der drei tapferen schwedischen Toten hätte die Welt zum Teil mit etwas mehr Würde aufnehmen sollen. Solche Dinge sind zu ernst, um Sensationen aus ihnen zu machen.«

(Deutsch von Dr. A. Mohr.)

Auf dem ewigen Eise

Der Start des »Örn« ist von den Zeitgenossen für ausgesprochen unglücklich angesehen worden. Die Karambolage mit dem Eckpfosten (der zwar gut mit Filz gepolstert war) hatte erschreckt. Entsetzt war man gewesen, als der Ballon kurz danach ins Wasser zu stürzen schien und der Ballonkorb schon ins Meer eintauchte. Und der Verlust von einem Drittel der Schlepplinen wurde fast als Katastrophe eingeschätzt: der Meinung der Sachverständigen nach war dadurch jede Möglichkeit zunichte geworden, den Ballon irgendwie zu lenken – war der »Örn« nur noch ein gewöhnlicher Freiballon.

Von den kühnen Ballonfahrern selber wissen wir heute, daß sie ihre Lage weit hoffnungsvoller beurteilten als die Zurückgebliebenen.

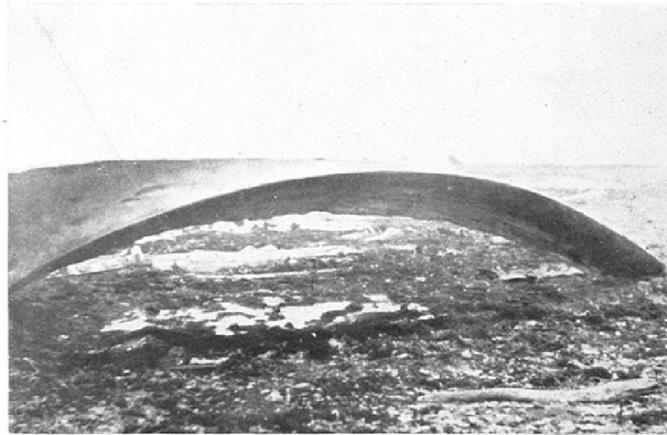
Frischer Wind trieb den Ballon zunächst ziemlich genau nach Norden, änderte seine Richtung freilich bald etwas, doch nicht so stark, daß man sie für ungünstig hätte ansehen müssen. Er blies aus Südwesten und führte den »Örn« nach Nordosten mit sich. Aus seiner anfänglichen großen Höhe kam der Ballon langsam auf etwa 250 m herab. In dieser Höhe ging es flott voran. Flottes Tempo belebt jedes Reisenden Stimmung, auch die des Ballonfahrers. Man beschloß, der Welt Kunde von dem guten Fortgang der Reise zu geben, und schickte etliche der Briefftauben mit entsprechenden Mitteilungen ab. Sie schienen sich orientieren zu können, denn sie verließen den Ballon und entfernten sich in raschem Fluge. Die eingeschlagene Richtung freilich war nicht die zu Menschen: die Tierchen flogen nach Westen, und man hat auch nie etwas von ihnen gesehen oder gefunden.

Abends bekam der Ballon wieder Auftrieb und ging auf 600 m hinauf. In acht Stunden hatte man jetzt gut 300 km zurückgelegt. Nachmittags war die Sonne hervorgekommen, in deren Schein ja alles freundlich aussieht, auch eine Eiswüste, und hatte den Ballon wieder in die Höhe getrieben. Alles erschien hoffnungsvoll und das Beste versprechend. Trotzdem mit dem Ballon nicht alles in Ordnung zu sein schien. Man hörte ein leises pfeifendes Geräusch, offenbar vom großen Ventil herkommend, also austretendes Gas verratend. Die drei Männer ließen sich dadurch ihre Zuversicht jedoch nicht nehmen. Gasverlust, wenn er sich in mäßigen Grenzen hielt, war ja auf lange hinaus durch die große Menge des mitgeführten Ballastes auszugleichen.

Als der Morgen des 12. Juli anbrach, wandte sich die bisherige Lage zum Schlechten. Zum Schlechten in jedem Betracht. Der Wind änderte langsam seine Richtung. Ging von Südwest über Süd fast nach Osten herum, so daß der »Örn« nach Westen getrieben wurde. Zugleich nahm die Windstärke beträchtlich ab; der Ballon kam nur noch langsam voran. Die eintretende Ruhe im Luftozean ließ Nebel hochkommen, der sonst ziemlich platt auf dem Eise zu liegen pflegt. Die Sonne verschleierte sich, der Ballon kühlte sich ab. Ging tief hinab, tauchte zum Teil hinein in die berüchtigten Nebelbänke, die sich im Sommer über das Packeis legen, wenn die Sonnenwärme die Eisoberfläche langsam verdunsten läßt.

Jetzt wurde die Situation bedrohlich. Man stand vor der unmittelbaren Gefahr, ganz auf das Eis hinabgedrückt zu werden – und eine solche erzwungene Landung im Polarnebel (der dick ist, daß man ihn fast mit dem Messer schneiden könnte) wäre eine Katastrophe geworden, trotzdem sich der Ballon, wie oben erwähnt, nur langsam voran bewegte. Ballast über Ballast wurde gegeben, um wieder hochzukommen. Doch dieses sonst erprobte und bewährte Mittel schien jetzt versagen zu wollen. Was der Ballon nämlich an Gewicht durch das Abwerfen von Ballast verlor, das ergänzte sich von selber wieder dadurch, daß sich die feuchte Luft als Rauhrost an Ballon und

Netzwerk ansetzte, sein Gewicht vermehrte und ihn nach unten drückte.



Phot. Scherl
Wie das Boot der Andrée-Expedition gefunden wurde. Die Backbordwand ragte aus dem Schnee heraus. Im Hintergrunde bogenartig ausgeschmolzene Eiszunge!

Es mag der Fluß der Erzählung hier unterbrochen werden, um auf diese Erscheinung ein wenig näher einzugehen. Anlaß hierzu bietet, daß gerade in jüngster Zeit von Deutschen, die als Fachleute ernst genommen werden, die Gefahr der Vereisung für Luftschiffe in der Arktis geleugnet worden ist – ja als »sagenhaft« abgetan worden ist. Die Erfahrungen, die Andrée machen mußte, beweisen etwas anderes, und man wird vielleicht noch Gelegenheit haben, dem Schicksal zu danken, daß wir mit Andrées Erfahrungen schon 1930 bekannt wurden – nicht vielleicht erst 1935! Die physikalischen Gründe für die Gefahr der sogenannten »Vereisung« (richtiger Rauhreif und Rauhrost zu nennen) lassen sich kurz so zusammenfassen: Bei staubfreier Luft starke Verdunstung infolge ununterbrochener Sonnenbestrahlung. Näher erklärt: Die Monate hindurch Tag wie »Nacht« scheinende Sonne vermag zwar die Luft nicht zu erwärmen, läßt aber große Mengen des Oberflächeneises zu Wasserdampf verdunsten.

Der gasförmige, durchsichtige Wasserdampf hat das Bestreben, sich zu Wolken zu verdichten. Wolken sind Ansammlungen von schwebenden Wasserbläschen. Sie bilden sich nur dort, wo die Wasserbläschen in der Luft schwebenden Staub finden, dem sie sich angliedern können. Solcher Staub fehlt in der Arktis. Darum können sich dort die sich bildenden Wasserbläschen nicht schwebend erhalten, sondern sinken nach unten und legen sich aufeinander zu den gefürchteten »Nebelbänken«. Wasserdampf, der sich nach dem Verdunsten in etwas höhere Luftschichten erhoben hat, kommt dort nicht zur Wasserbläschenbildung, sondern »flockt aus«: ohne die Vorstufe der Wolken-(Wasserbläschen-)bildung geht er in Kristallform über und bildet Schneeflocken. Es schneit ganz lustig vom blauen Himmel bei Sonnenschein, trotzdem keine Wolke zu sehen ist! Eine Erscheinung, die an kalten Wintertagen übrigens ab und zu auch in Deutschland zu beobachten ist.

Wie lange es dauert, bis sich das erste Eiskristall aus dem Wasserdampf unter Überspringung des flüssigen Aggregatzustandes bildet, mag dahingestellt bleiben und ist auch noch von niemandem näher untersucht worden. Tatsache und oft genug zu erleben ist jedoch: Hat sich erst das erste feste Teilchen gebildet, so wächst das Kristall mit größter Schnelligkeit. Es ist, als habe alle Luftfeuchtigkeit in der Nachbarschaft nur darauf gewartet, irgendeinen »festen Punkt« zu finden, und stürzt sich nun geradezu darauf. Solch einen festen Punkt kann natürlich auch ein schwebender Luftballon abgeben: auch auf ihn »stürzt« sich die Luftfeuchtigkeit, um

kristallisieren zu können. Es macht dabei (dies sei deutschen Theoretikern ins Stammbuch geschrieben) keinerlei Unterschied, aus welchem Rohstoff der feste Punkt besteht: wenn er nur fester Körper ist, umgibt er sich mit einer Schicht Rauhreif oder Rauhrost. Wie *dick* diese Schicht wird, dies hängt an sich von verschiedenen Umständen ab; der entscheidende darunter ist, wie wohl ohne weiteres einzusehen, die Menge der feuchten Luft, mit der der feste Körper in Berührung kommt. Für einen Freiballon, der sich im Verhältnis zu der ihn umgebenden Luft so gut wie nicht fortbewegt, da der Wind ihn ja mit sich führt, ist diese Menge an feuchter Luft vergleichsweise gering. Ein Luftfahrzeug mit *Eigengeschwindigkeit* jedoch kommt in jedem Augenblicke seiner Luftfahrt mit immer anderer, noch feuchter Luft in Berührung. Während bei einem Freiballon sich also der Vorrat an Luftfeuchtigkeit, der Rauhreif bilden kann, sozusagen erschöpft, erneuert sich dieser Vorrat bei einem Luftfahrzeug mit *Eigengeschwindigkeit* von Augenblick zu Augenblick. Es gibt daher für ein Luftschiff in der Arktis – theoretisch – keine Grenze für die Dicke der Rauhreif- oder Rauhrostschicht, die sich auf ihm niederschlagen kann!

Ob das in dieser Weise rasend anwachsende Eigengewicht eines Luftschiffes durch dessen dynamische Kräfte bewältigt werden kann, wie von deutschen Fachleuten behauptet, mag dahingestellt bleiben. Andrée standen solche dynamischen Kräfte nicht zur Verfügung; er konnte nur Ballast abgeben. Die Ballastsäcke – rings um den Korb an Stricken vom Netzwerk herabhängend – waren schon am Tage zuvor geleert worden, um den durch das schadhafte Ventil verursachten Gasverlust auszugleichen. Um den Ballon zu erleichtern, muß man sich jetzt von allen möglichen Dingen trennen, die man gern behalten hätte. Gleichwohl kommt der Ballon dem Eise näher und näher. Um drei Uhr nachmittags stößt der Korb zum ersten Male auf. Kurz danach noch einmal. Hart und schwer. Ein Glück nur, daß die Geschwindigkeit des Fluges der Schneckenpost gleicht; daß die Fahrt noch immer in westlicher Richtung geht (wohin man am wenigsten gelangen möchte), macht die Lage nicht erfreulicher.

Der Rest des 12. Juli und der Morgen des 13. Juli vergehen damit, daß der Korb immer und immer wieder aufsetzt. Aufschlagen kann man es noch nicht nennen, denn noch immer findet sich Entbehrliches, was im kritischen Augenblick abgeworfen werden kann. Zugleich ziehen sich die drei Männer am Netzwerk mit angeklammerten Händen ein Stück in die Höhe, teils um den Korb im letzten Augenblick von ihrem Gewicht zu befreien, teils um sich beim Aufstoß nicht die Beine zu verstauchen. Es geht auch immer und immer wieder gut ab. Nur müde werden sie, unsagbar müde! Dieses ewige Auf-der-Lauer-liegen-Müssen, diese endlosen Klimmzüge! Wenn etwas geeignet ist, sie bei Mut zu erhalten, so die Tatsache, daß der Wind sich wieder gedreht hat. Zwar kommt er jetzt aus Norden, treibt den Ballon also zurück in Richtung Spitzbergen; aber dreht er sich nur überhaupt, so wird er sich auch weiter drehen und schließlich den Ballon doch wieder nordwärts bewegen! So hoffen sie. Und so erging es hernach auch.

Gegen Mittag des 13. Juli ist der Wind auf West herumgegangen. Auch sonst sieht die Situation etwas freundlicher aus. Die Sonne kommt hervor! Ihre Strahlen lassen die gelbe Ballonkugel hell erglänzen, erwärmen sie aber auch, so daß sich das Gas im Innern ausdehnt und der »Örn« Auftrieb bekommt. Auf 60 m geht er hinauf. Gewiß keine überwältigende Besserung. Doch den übermüdeten drei Männern erscheint sie fast schon wie das Ende aller Leiden. Man braucht ja nicht mehr Ballast zu geben, Klimmzüge zu machen; man kann sich ausruhen, sich erholen.

Aber, ach, mit der Besserung geht es bald vorüber. Die Sonne verkriecht sich wieder. Sofort geht auch der Ballon zur Tiefe. Rauhreif; der sich unglaublich schnell und dick auf ihm bildet, drückt ihn zu Boden. Es gibt Aufpralle, weit schlimmer als vorher, und auch weit häufiger. Wieder fliegt alles mögliche über Bord, um den »Örn« zu erleichtern – jetzt kaum mehr ein stolzer Adler, sondern mehr eine flügelahme Krähe. Das Ballastgeben (das aber schon längst nicht mehr aus

wertlosem Ballast vor sich geht, sondern das Opfern schmerzlich zu entbehrender Dinge bedeutet) – das Ballastgeben hilft kaum noch. Immer häufiger, immer heftiger setzt der Korb auf dem Eise auf. Um so bedenklicher die Lage, als der Wind auffrischt. Die Schneckenpostperiode ist vorüber; es kommt Tempo in die Fahrt! Um so heftiger werden natürlich die Aufpralle aufs Eis.

Sicherlich würde Andrée schon jetzt die Ballonfahrt abgebrochen haben, wäre zu dem Auffrischen des Windes nicht eine günstige Richtungsänderung hinzugekommen. Der Wind drehte nämlich mehr und mehr nach SW ab, so daß der »Örn« nach NO getrieben wurde, also in eine Richtung, die im großen und ganzen erwünscht war und obendrein die Hoffnung begründete, vielleicht noch mehr nach Norden herumzugehen. Sind wir auch nicht über jedes Wort unterrichtet, das die drei Männer unter der Ballonfahrt gewechselt haben, so läßt ihr Verhalten doch den fast zwingenden Schluß zu, daß sie in den Windverhältnissen eine gute Chance sahen und daß sie gewillt waren, diese Chance trotz der bisher ausgestandenen Strapazen auszunützen. Anders läßt sich die Tatsache nicht erklären, daß sie ihren Ballon jetzt noch einmal mit aller Gewalt hochzubringen bestrebt waren. Mit aller Gewalt: dies bedeutet, daß sie als Ballast große Mengen von Dingen abwarfen, von denen sich kein Mensch in der Einöde leichten Herzens trennt. Sie warfen nämlich von ihrem *Proviand* nicht weniger als 200 kg (vier Zentner!) ab!

Dieses Opfer brachte den Ballon hoch. Er trieb nun den Rest des Tages und die zweite Hälfte der Nacht flott nach Nordost. Freilich hätte die abenteuerliche Luftreise um ein Haar ein ganz unerwartetes, schreckliches Ende nehmen können. Abends um 7 Uhr entstand im Ballonkorbe nämlich ein kleiner Brand, dessen Ursache unbekannt, im übrigen nachträglich ja auch recht gleichgültig ist. Er wurde sofort entdeckt und gelöscht. Andernfalls hätte vielleicht schon in der nächsten Sekunde der »Örn« eine Flammensäule gebildet. Das Wasserstoffgas, das er enthielt, ist ja leicht entzündlich. Mit Luft gemischt, verwandelt es sich zu dem gefürchteten Knallgas, das außerordentlich explosibel ist.

Was Andrée veranlaßt hat, die flotte Fahrt nach Nordosten am Morgen des 14. Juli abzubrechen, steht aktenmäßig nicht fest. So gut wie sicher ist, daß er sie nur gezwungen aufgab. Was ihn zwang, läßt sich denken, da wir die vorhergegangenen Schwierigkeiten ja genau kennen.

Früh um 7 Uhr entschloß man sich zu der Landung. Das Eis, über dem der Ballon trieb, bildete keine völlig zusammenhängende Fläche, sondern war aufgeteilt in kleinere und größere und sehr große Schollen mit offenen Wasserstellen dazwischen. Als man sich für einen Landungsplatz entschieden hatte, wurde die Landung nach allen Regeln der Luftschifferkunst in Angriff genommen und auch kunstgerecht durchgeführt. Der Korb setzte nur zweimal auf das Eis auf. Rechtzeitig wurden die beiden Ventile geöffnet, so daß der Ballon just in dem Augenblick seinen Auftrieb einbüßte, da es geschehen mußte. Kurzum, es war eine zwar vermutlich erzwungene, jedoch mit aller Ruhe und Überlegung und in glücklichster Weise durchgeführte Landung. Beim dritten Aufsetzen blieb der Ballonkorb auf dem Eise stehen, die gelbe Kugel neigte sich zur Seite, senkte sich, ward schlaffer und schlaffer und legte sich schließlich auf das Eis, wo sie nach Entfliehen des Gases in sich zusammensank.

Der Ballon war unbeschädigt, die Insassen gesund und bei heilen Knochen, vom Material nichts zerbrochen oder verdorben. Eine Landung so glatt und elegant, daß einer sein Ballonführerexamen damit hätte bestehen können.

Die Ballonreise, die Luftfahrt war zu Ende!

Sie hatte nicht zum Ziele geführt. Aber *glatt abgelaufen* war sie! Wer diesen vorbeigelungenen Nordpolflug etwa eine »mißglückte Ballonfahrt« nennen will, legt heutigen Maßstab an eine Tat,

die ein Drittel Jahrhundert alt ist. Ein erwünschtes Ziel nicht erreichen: das war bei den damaligen Freiballonfahrten sozusagen an der Tagesordnung und wurde nicht etwa als Mißerfolg gewertet. Ob eine Ballonfahrt glückte oder nicht, dies bewertete sich einzig und allein danach, ob Ballon und Insassen unbeschädigt blieben oder nicht.

Es hat noch neuestens Leute gegeben (wir erwähnten es schon), die dem tapferen Schweden Andrée nachträglich die Eigenschaft eines erfahrenen und bewährten Ballonführers abstreiten wollten. Dieser Naseweisheit zum Trotz stellt unser Buch als Tatsache fest: Andrée war *der erste*, dem eine Ballonlandung auf dem Packeise glückte, und er ist bis auf den heutigen Tag *der einzige* geblieben!

Ob die drei Männer sehr niedergeschlagen darüber waren, daß die auf lange Dauer berechnet gewesene Ballonreise bloß drei Tage gewährt hat, dies läßt sich nicht ohne weiteres sagen. Aber das *eine* ist unverkennbar: daß sie diese Wendung der Dinge »mit der Ruhe nahmen«, wie man in ihrer Heimat sagt. Der nun nötig gewordene Rückmarsch über das Eis hat sie nicht geschreckt. Gelassen und mit größter Umsicht gingen sie daran, ihre Habe zu ordnen und neu so zu packen, wie es für Fußmarsch und Schlittentransport am praktischsten war. Sie überstürzten sich hiermit keineswegs, sondern nahmen sich für diese Arbeit mehr als eine Woche Zeit.

Es ist keine nachträgliche unzarte Kritik, hier festzustellen, daß die drei mutigen Männer besser daran getan hätten, diese Arbeit weniger gründlich zu besorgen. Da aber ein Fehler, den sie begangen haben, ohne Zweifel zu ihrem unglücklichen Ende beigetragen hat, so mag er hier klargelegt werden. Dieser Fehler bestand darin, sich ohne Not übermäßig zu belasten. Sie packten sich zuviel auf und verminderten dadurch die Schnelligkeit des Zurückkommens.

Drei Schlitten hatten sie mit sich. Eigentlich nur zwei Schlitten; den dritten bildete das Boot, das man auf Kufen gesetzt hatte. Dieses Boot bestand aus einem Holzgerippe, das mit demselben Stoff überspannt war, der auch zur Ballonhülle verwendet worden war. Die drei Schlitten zusammen belasteten sie mit 690 kg, jeden also mit 230 kg. Man rechnet, daß ein Mann auf Schlittenmärschen 200 kg Last ziehen kann – so viel aber nur dann, wenn zwei Mann an einem Schlitten ziehen (beziehungsweise, wenn einer von ihnen schiebt). Bei der Andrée-Expedition hatte jeder seinen eigenen Schlitten zu ziehen und obendrein 30 kg, mehr als $\frac{1}{2}$ Zentner, mehr. Dieses Übergewicht war um so weniger ratsam, als der Wanderer auf dem Packeise nicht glatte Schlittenbahn unter sich hat, sondern ein vielfach unebenes, schwieriges Eisgelände. Das höchste, was unter diesen Umständen zulässig gewesen wäre, kann man mit 150 kg veranschlagen – aber lieber noch weniger.

Es scheint aber, daß Andrée, Strindberg und Fränkel zu jenen Menschen gehört haben, die sich von nichts trennen können. Wenigstens hat man nachträglich bei ihnen eine Unmenge von Gegenständen gefunden, die mitzuschleppen wirklich überflüssig gewesen wäre. Als Beispiele seien hier bloß angeführt: zwei Kisten voll wissenschaftlicher Meßinstrumente (die sämtlich stark ins Gewicht gehen), der schwere Messinganker des Ballons, der größte Teil der Ballonhülle, eine Menge entbehrlicher Bücher und sogar alter Zeitungen und eine kleine Kiste mit amerikanischen und russischen Geldstücken (nicht Banknoten), die gleichfalls ein ansehnliches Gewicht darstellten. All diesen Gegenständen kam selbstverständlich ein nicht unerheblicher Geldwert zu. Aber was hat Geldwert zu bedeuten, wenn es sich darum handelt, das Leben zu retten! Zumal die drei Männer wohlhabend genug gestellt waren, hinterher diesen materiellen Verlust zu tragen. Daß sie offenbar nichts – wirklich gar nichts einzubüßen wünschten, beweisen auch sonstige Kleinigkeiten, deren Gewicht zwar nicht mitsprach, die aber schlecht und recht ganz unnütz waren, zum Beispiel eine weiße Frackbinde und eine Schnurrbartbinde!

Die Last, mit der sie sich ohne Not beluden, beweist andererseits, daß sie sich körperlich völlig frisch und gesund fühlten und durchaus nicht etwa als »Luftschiffbrüchige«. Das Kraftgefühl und das Bewußtsein leiblicher Frische drückt sich wohl auch in ihren Tagebuchaufzeichnungen aus. Die Deuter dieser Aufzeichnungen scheinen aus ihnen zunächst jedoch mehr herausgelesen zu haben, als sie wohl enthalten. Es ist da gesagt worden, Andrée und seine Gefährten hätten anfänglich verschmäht, den kürzesten Weg nach Spitzbergen zu wählen, und seien zunächst ostwärts marschiert, um nach Franz-Josephs-Land zu gelangen. Diese Tagebuchauslegung ist wenig glaubhaft. Die drei Schweden sind sich ohne Zweifel darüber klar gewesen, daß der Tag des Abmarsches, der 22. Juli, zu spät im Jahre war, um noch den weiteren Weg bis Franz-Josephs-Land zu bewältigen.

Haben sie anfänglich östliche Marschrichtung eingeschlagen, so sicherlich aus einem *anderen* Grunde und nicht in der Absicht, nach jenem fernen Insellande zu gelangen. Der Grund ist leicht einzusehen, wenn man die Natur des Packeises kennt. Da der Raum dieses Buches zu knapp ist, alle bekanntgewordenen Einzelheiten und Schwierigkeiten des Marsches der drei Männer einzeln zu schildern, mag lieber die Natur des Packeises in allgemeinen Zügen klargelegt werden, weil dann der Leser den rechten Begriff von all den Schwierigkeiten bekommt, die dort zu überwinden sind. Was hier berichtet wird, beruht zum Teil auf eigener Erfahrung, in der Hauptsache jedoch auf den Angaben des Altmeisters der Polarforschung, Fridthjof Nansen – Angaben, die dem Schreiber dieser Zeilen von Nansen bei einer eingehenden Besprechung mündlich und auf ganz bestimmte Fragen gegeben wurden.

Die das große Nordpolmeer deckende Eiskalotte ist im Winter selbstverständlich viel größer als im Sommer, da sie ja eben ein Produkt der Kälte ist, während im Sommer durch Sonnenbestrahlung (und wärmere Temperatur des Wassers an den Eisrändern) vieles wegtaut. Die Eiskalotte ist das ganze Jahr hindurch in Bewegung. Im Winter ist diese Bewegung ziemlich einheitlich, nämlich von Sibirien her in Richtung auf Spitzbergen und Grönland. Diese Bewegung wird Drift genannt, und mit ihrer Hilfe hat Nansen ja seine unsterbliche »Fram«-Expedition durchgeführt. So einheitlich diese Bewegung im Winter auch ist, so besteht hinsichtlich der Grenze, bis zu der sie sich erstreckt, doch eine Art Turnus von etwa drei Jahren. Wie Schreiber dieser Zeilen in seinem Buche »Was ich in Island sah«² dargelegt hat, pflegt sich das Packeis etwa jedes dritte Jahr der isländischen Nordküste stärker als sonst zu nähern und dort länger als sonst zu liegen, so daß der nordisländische Weidewirt von vornherein durchschnittlich jedes dritte Jahr als ein solches des Mißwachses einschätzt und sich mit Beschaffung von Heu aus anderen Gegenden entsprechend einrichtet. Die Gründe für diesen Turnus sind unbekannt.

Über die Dicke des Packeises hegt man gerade in Deutschland die phantastischsten Vorstellungen. Gegen das Projekt, zum Nordpol im Unterwasserboot zu gelangen, führte ein sonst ernst zu nehmender technischer Autor als Hinderungsursache die Gefahr an, unter Wasser mit Eisbergen zusammenzustoßen; da Eis nur sechs Siebentel des Gewichtes der gleichen Menge Wasser hat, von Eisbergen also nur ein Siebentel sichtbar sei, der sechsfach größere Rest aber im Wasser liege, so sei also von einem 20 m hohen Eisberg anzunehmen, daß er bis 120 m tief ins Wasser hinabreiche. Man kann ganz davon absehen, daß diese Rechnung physikalisch Unsinn ist; im Gebiet des Packeises gibt es überhaupt keine Eisberge! Die auf dem arktischen Meere schwimmende Eiskalotte ist meist nur 2 m dick; dickeres Eis als 3 m hat Nansen nur in ganz wenigen Ausnahmefällen angetroffen. Wohl aber bilden sich *auf* dem Packeise vielerorts kleine Eis-»Gebirge« dadurch, daß innerhalb der Eisdecke sich durch Pressung (Druck) aus verschiedenen Richtungen Schollen (oft mehrfach) aufeinander- und übereinanderschieben, nachdem das Eis mit gewaltigem Knall geborsten und in Schollen zersprungen ist. Solche

Eispressungen sind – auch in anderen Meeren, wenn sie gefroren sind, zum Beispiel in der Ostsee – die größte Gefahr für Schiffe, die in das Eis einfroren. Aus diesem Grunde war Nansens »Fram« so konstruiert, daß seitlicher Eisdruck das Schiff in die Höhe hob, statt es einzudrücken.

Die arktische Eiskalotte zeichnet sich durch Armut an Schnee aus, vor allem im Winter, wie das Innere der Arktis überhaupt arm an atmosphärischen Niederschlägen ist. Leicht zu erklären, denn im Winter fehlt es an Verdunstung, an Luftfeuchtigkeit; und im Sommer fehlt es zur Wolkenbildung, wie oben erwähnt, am Staube in der Luft.

Kommt der arktische Sommer, so bleibt die Sonne ununterbrochen über dem Gesichtskreis und beginnt, je höher sie kommt, um so mehr von dem Eise aufzutauen. Es bilden sich dort, wo das Eis in größeren Flächen zusammenhält, ausgedehnte flache Tümpel von Süßwasser. Genau dieselbe Erscheinung wie bei uns, wenn im Frühjahr zwar die Eisdecke über Binnenseen und Teichen noch hält, sich Schlittschuhlaufen aber verbietet, weil zuviel Wasser auf dem Eise steht. Derartige Süßwasseransammlungen auf dem Packeise gehören für den, der dort zu Fuß marschieren soll, zum wenigst Erfreulichen. Um über sie im Boot hinwegzukommen, sind sie nicht tief genug; also müssen sie durchwatet werden, aber hinterher die Fußbekleidung zu trocknen, ist ein fast hoffnungsloses Beginnen.

Die etwas höheren Temperaturen des arktischen Sommers machen das Eis an vielen Stellen so brüchig, daß sich tiefe und breite Risse in ihm bilden. Je tiefer drinnen man sich in der Eiswüste befindet, um so seltener trifft man diese Risse an. Mehr dem Rande zu sind sie häufiger und klaffen vielfach so weit auseinander, daß ansehnliche Flächen des Meerwassers frei zutage liegen. Über sie ist nur mit dem Boot hinwegzukommen. Oder man wartet auf gut Glück, daß sie sich wieder schließen. Natürlich ist ganz ungewiß, wann es dazu kommen kann, aber daß es geschehen wird, ist stets so gut wie sicher, weil das Eis auch im Sommer in Drift ist. Verursacht diese Drift im Winter bei geschlossener Eisdecke Pressungen, die Scholle auf Scholle türmen, so schiebt diese Drift im Sommer die offenen Wasserstellen zu; das ist ganz klar. Da die offenen Wasserstellen (Waaken genannt, im Skandinavischen »Raaker«) kreuz und quer entstehen können, sondern sie an den Randgebieten oft genug riesengroße, aber auch kleinere Eisschollen ab, die nun ein selbständiges Dasein führen. Nicht mehr zusammenhängend mit der Eiskalotte, nehmen sie auch an der allgemeinen Drift des Packeises nicht mehr teil, sondern folgen nun örtlichen Strömungen. Geht heftiger Wind, so folgen sie dem Winde. Andernfalls führt die Wasserströmung sie mit.

Ob das Meerwasser unter dem Eise eine Strömung von Sibirien her in Richtung nach Grönland und Spitzbergen aufweist, entsprechend der Drift des Packeises, dies ist noch unbekannt, läßt sich im allgemeinen aber vermuten. Fest steht, daß sich um Spitzbergen herum und in dessen Norden Stromwirbel bilden. Geraten treibende Eisschollen (auch ganz große) in sie hinein, so werden sie mitgeführt, im Kreise herumgetrieben, stoßen mit anderen zusammen, zermahlen sich an den Rändern, zerbrechen in kleinere Schollen. Derartige Zerstörung der Eisschollen geht am gründlichsten vor sich an Küsten, weil dort noch die Brandung hilft. Deshalb wird eine Wanderung über das Packeis um so gefährlicher, je mehr der Wanderer sich festem Lande nähert. Tiefer drinnen in der Eiswüste ist er kaum in ernstlicher Gefahr, sofern er nur sonst mit allem versehen ist, was zur Erhaltung des Lebens nötig ist. Kommen ihm aber Küsten in Sicht – gleich, ob er auf sie zu marschiert, gleich, ob Strömung seine Eisscholle dorthin führt – so mag er sie nicht als »rettendes Gestade« begrüßen! Denn dort geht sein wirkliches Leiden erst an! Fest ist das Eis an jenen arktischen Küsten erst tief im Winter und dann bis in den Juni hinein.

Was Andrée, Strindberg und Fränkel von dieser Natur des Packeises bekannt gewesen ist, läßt

sich heute im einzelnen nicht mehr feststellen, aber es ist selbstverständlich, daß sie das Wissen ihrer Zeit darüber in sich aufgenommen hatten, dies heißt: bis zu den Erfahrungen, die Nansen gemacht hatte. Zu Nansens Erfahrungen gehörte *nicht* die Kenntnis von den Schraubenbewegungen, die das Packeis in jenen Gebieten macht, in die die drei Ballonfahrer geraten waren; diese Bewegungen kennen wir erst seit der »Italia«-Katastrophe und den wider Willen gemachten Erfahrungen General Nobiles und seines schwedischen Kameraden Malmgren, der zusammen mit zweien der Italiener festes Land im Fußmarsch zu erreichen suchte. Andrée wußte vermutlich nur von einer allgemeinen Packeisdrift in einer Richtung, die nördlich von Spitzbergen als WSW anzunehmen ist.

Als der kluge und praktische Mann, der er war, hat er zweifellos erkannt, daß der, der nach Süden über das Eis gelangen will, die Drift in Rechnung stellen muß, in der sich sein Marschgrund befindet: daß der Fußwanderer also nach SO halten muß, wenn er auf dem treibenden Eise nach Süden gelangen will – wie ja auch jeder Schwimmer, der einen Fluß queren und eine Uferstelle gegenüber erreichen will, nicht einfach auf diese zu schwimmen darf, sondern wegen der Strömung auf einen Punkt weiter oberhalb halten muß. So also erklärt sich wohl die Marschrichtung, die die drei Mann am 22. Juli einschlugen – nicht aus dem phantastisch anmutenden angeblichen Bestreben, bis Franz-Josephs-Land zu gelangen.

Die Schwierigkeiten, die von den drei Schicksalsgenossen auf der Eiswanderung zu überwinden waren, brauchen wir nicht im einzelnen zu erläutern und anzuführen. Nach dem, was wir von der Natur des Packeises erzählt haben, ist ja klar, daß es große Mühe kostete, mit dem schweren Gepäck voranzukommen, daß sie oft genug durch Nässe zu waten hatten und mehr als einmal mit ihrem Boot sich und ihre Habe über Waaken hinüberschaffen mußten – Anstrengungen, die natürlich gewaltig an den Körperkräften zehrten. Schon am vierten Tage der Wanderung sahen sie ein, daß sie sich zu schwer belastet hatten. 180 kg wurden da zurückgelassen, sicherlich schweren Herzens, aber doch immer noch zu wenig. Denn 170 kg hatte auch jetzt noch jeder zu ziehen. 100 kg wäre richtiger gewesen!

Freilich entwickelten sich die Dinge jetzt so, daß die Männer, selbst bloß mit dem Rucksack auf dem Rücken und ohne Schlitten, nicht weiter nach Osten oder Südosten hätten vordringen können. Die Eisdecke unter ihren Füßen begann nämlich in schnelle westliche Drift zu kommen. Die Eisbewegung wurde also der Marschrichtung mehr und mehr entgegengesetzt, und sie übertraf die Marschierenden an Geschwindigkeit. Auch an solchen Tagen, an denen sie wegen guter Bahn gute Marschleistungen zu verzeichnen hatten, gelangten sie in Wahrheit nicht nach Osten, sondern wurden westlich abgetrieben. Am 4. August wurden sie sich klar darüber, daß es so nicht weitergehen durfte. Sie beschlossen jetzt, geradeswegs südlich zu marschieren, in der Zuversicht, so zu den südwestlich von ihnen gelegenen Sieben Inseln (Syvöyane) zu gelangen, wo ein Depot für sie angelegt war.

Ohne es zu wissen, befanden sie sich jetzt schon in dem Gebiet der schraubenförmigen Bewegungen des Packeises, beziehungsweise der treibenden großen Schollen. Es sollte ihnen dies jedoch bald klar werden, denn die Drift ging bald nach Süden herum, und mit ihr kamen sie verhältnismäßig schnell voran. Am 8. August wurde schon der 82. Breitenkreis passiert. Dann freilich setzte ein Schrauben- und Karussellfahren ein. Man kommt wieder nördlicher, dann wieder südlicher, nochmals – mehrere Tage hindurch – nach Nordwesten, bis endlich, nach dem 27. August, die Drift in südlicher Richtung weitergeht. Dieses Hin und Her ist auf der kleinen Übersichtskarte unseres Buches nur durch zwei Schleifen angedeutet, in größerem Maßstabe würde dieser Irrweg eine äußerst verschlungene, teilweise durcheinander gehende Zickzacklinie darstellen. Das Gebiet dieses Hin und Her ist fast dasselbe, wo einunddreißig Jahre später die

»Italia« verunglückte und die Nobile-Leute mit ihrem berühmt gewordenen »roten« Zelt wochenlang umhertrieben. Die Schiffbrüchigen der »Italia« haben 1928 den Zickzackweg, den das Eis zu ihren Füßen beschrieb, durch astronomische Beobachtungen genau bestimmt und kartenmäßig festgelegt. Für die Wissenschaft, die sich mit diesen Dingen befaßt, ist es nun von außerordentlichem Werte, daß auch Andrée (trotz aller Strapazen der Eiswanderung) nicht unterlassen hat, eine Menge gleicher Beobachtungen anzustellen und in sein »Observationsbuch« einzutragen. Da dieses Buch noch heute lesbar ist, läßt auch sein Weg, läßt auch die damalige Eisdrift sich nachträglich genau ermitteln, und aus dem Vergleiche zwischen seinen Messungen und den späteren des Generals Nobile wird die Wissenschaft äußerst wertvolle Einsicht in Strömungs- (und Wind-) Verhältnisse dieses Gebietes erhalten. Zu welchen Ergebnissen man kommen wird, läßt sich im Jahre 1930 noch nicht sagen, denn die Bearbeitung solches Materials nimmt Monate in Anspruch. Aber das eine steht fest: Die Wissenschaft zieht wertvollste Erkenntnisbereicherung daraus, daß dort – im selben Gebiet – erst 1893, dann 1928 Nordpolflieger Gefangene des Eises waren.

Für den wissenschaftlichen Geist, von dem Andrée neben allem Mute und aller Tapferkeit auf der Eiswanderung beseelt gewesen ist, muß überhaupt ein Preis- und Loblied angestimmt werden. Dieser Mann, über den seine außerschwedische Mitwelt vielfach die Achseln zuckte, und der in der Erinnerung gerade vieler Deutscher nur als besserer Scharlatan fortgelebt hat – dieser Mann steht schon heute, da sein wissenschaftlicher Nachlaß erst gesichtet, jedoch noch nicht durchgearbeitet ist, als ein Forscher da, der unsere Erkenntnis über die Natur der Eiskalotte und des Nordpolmeeres mit einem Reichtum an Beobachtungen gefördert hat, wie er wohl nur von der Ausbeute der »Fram«-Expedition übertroffen wird. Über all und jedes, was von irgendeinem wissenschaftlichen Gesichtspunkte aus bemerkenswert sein konnte, hat Andrée Buch geführt und hat sogar alles, was sich auf dem Treibeis oder eingefroren in ihm fand, gesammelt und mit sich genommen. Bei allem täglichen Sich-abschinden-müssen unter den Schwierigkeiten des Eises hat er noch Sinn und Lust gehabt, sich mit Dingen zu befassen, die wirklich sorgsam behandelt werden mußten, sofern ihr Einsammeln Sinn haben sollte.

Seine Aufzeichnungen betreffen nicht nur Positionsbestimmungen, Eisdrift und Eisbeschaffenheit, sondern auch alles Meteorologische, ja sogar den Vogelflug. Und seine Sammlung an Funden besteht aus zwanzig Nummern und enthält Treibholz, Blattpflanzen, Moose, Steine, Erdarten. Die Aufgabe der heutigen Fachleute, denen ein günstiges Geschick diese Funde erhalten und in die Hand gespielt hat, wird darin bestehen, die Herkunft der Funde zu ermitteln. Hat man die Gegend ermittelt, aus der die vom Eise mitgeführten Gegenstände stammen, so lassen sich aus dem Vergleiche mit dem Fundorte Schlüsse ziehen auf den zurückgelegten Weg und also auch auf die Drift des Packeises. Es steht zu wünschen, daß die künftige wissenschaftliche Ausbeute aus Andrées Beobachtungen und Funden nicht in Fachwerken begraben bleiben möge, sondern daß die Öffentlichkeit später einmal zusammenhängend über ihren Wert unterrichtet wird. Andrée hat den »großen Namen« verdient, der da bleibt, wenn der Leib in Staub zerfallen.

Die Menge und Exaktheit der unter dem Eismarsche geleisteten wissenschaftlichen Arbeit zeugt nebenbei auch für Zuversicht, gute Stimmung und seelisches wie körperliches Wohlbefinden der drei Schicksalsgenossen. Die Sorge, die anfänglich wohl als größte auf ihnen gelegen hat: die Magenfrage, war schon am 19. Juli so gut wie behoben, denn an diesem Tage wurde der erste Eisbär erlegt. Für drei Mann gibt solch ein Riesentier Proviant auf lange Zeit. Zur guten Stimmung trug auch bei, daß die drei Männer sich untereinander offenbar sehr gut verstanden und vertragen haben. Strindberg und Fränkel neigten an sich zu Fröhlichkeit und Lustigkeit, und

sie haben sich ihre gute Laune unterwegs durch nichts verderben lassen. Fränkel hatte sogar zur Vertreibung der Langeweile in die große Einsamkeit ein Notizbuch mitgenommen, wo hinein er eine Unmenge von Witzen und Anekdoten geschrieben hatte, mit denen er seine Gefährten unterhalten und nötigenfalls aufheitern wollte. Dieses Notizbuch ist nachher bei den Toten gefunden worden. Nebenher mag hier – um zu kennzeichnen, wie solche Dinge bei den Amerikanern in USA. aufgenommen werden – erwähnt werden, daß dortige Zeitungen telegraphisch baten, recht viele von Fränkels Witzen hinübertelegraphiert zu bekommen. Diese Witze interessierten offenbar mehr als das tragische Geschick der drei Nordpolflieger. Wenn wir wollten, könnte auch unser Buch eine schöne Blütenlese aus Fränkels Anekdotenbuch enthalten; aber es ist wohl würdiger, diese Versuchung abzuweisen.

Zu Strindbergs und Fränkels Art hat die Andrées gut gestimmt. Auch Andrée neigte zu einer gewissen Art Humor, die man bei uns »keß« nennt. Sie äußerte sich darin, ernste Dinge und ernste Situationen gern mit etwas »schnoddrigen« Ausdrücken zu kennzeichnen und ihnen hierdurch von ihrem Ernst etwas zu nehmen. Solche Art steht Führernaturen Jugendlicheren gegenüber gut an und gefällt den Jüngeren. Das gute Verhältnis zwischen den dreien gründete sich wohl auch darauf, daß Andrée den Jüngeren ehrliche Sympathie entgegenbrachte und unter all den Mühsalen väterlich für sie besorgt war. Sie haben es ihm gedankt durch gleiche Treue, Hingebung und Unerschrockenheit in kritischen Lagen.

Nachdem ihre Eisscholle am 27. August wieder in südliche Drift gekommen war, ging es flott voran. Aber Anfang September machte sich der kommende Winter bemerkbar. Es wurde kalt und unfreundlich. Die Nässe wich nicht mehr von ihnen. Strindbergs und Fränkels Gesundheit ließ nach und nach zu wünschen übrig. Heftige Durchfälle stellten sich ein, ebenso Fußleiden – und gesunde Füße sind bei solcher Eiswanderung das Wichtigste! Aber auch diese Widerwärtigkeiten wurden geduldig ertragen. Mißstimmung ließ keiner aufkommen, trotzdem die Verdauungsbeschwerden den beiden Jüngeren zu schaffen machten und sie auch stark ermüdeten. Hinter all dieser Beschwer stand aber die Tatsache, daß man in gutem Tempo südlich vorankam, und die Hoffnung, nun bald die Syvöyane zu erreichen.

Am 4. September war Strindbergs Geburtstag. Man ließ ihn nicht ungefeiert, soweit dies auf dem Eise eben möglich war. Strindbergs größte Freude waren wohl briefliche Glückwünsche seiner Braut und seines kleinen Bruders, des noch heute lebenden Bildhauers Tore Strindberg. Das Geburtstagskind hatte die Briefe mitbekommen mit der Order, sie erst am Festtage zu öffnen!

Drei Tage später wird der 81. Breitenkreis passiert. Fünf Tage später kommt in weiter Ferne das erste Land in Sicht: die Föyn-Inseln. Was man schon in den letzten Tagen geahnt hat, wird jetzt Gewißheit: die Richtung der Eisdrift machte es unmöglich, zu den Sieben Inseln zu gelangen, die ja noch wesentlich weiter westlich liegen als die Föyn-Inseln. Die Drift ändert sich obendrein unverkennbar und geht hinüber nach Ostsudost, also hinweg von Nordostland (Spitzbergen). Die drei Männer stehen jetzt einer neuen Lage gegenüber. Müssen sich einrichten, weit länger als gedacht auf dem Eise zu bleiben. Die erste Maßnahme, die ergriffen wird, ist Neueinteilung der Essensvorräte. Die Tagesrationen werden beschnitten. Es gibt fortan nur 400 g Fleisch täglich, 200 g eines pulverisierten Gemisches von getrockneten Gemüsen und ähnlichen Vegetabilien mit Fetten, unter dem Namen »Mellins Food« jedem Polarfahrer bekannt, und 75 g Zwieback.

Die Föyn-Inseln schwinden wieder aus dem Gesichtskreis. Weiter und weiter geht die Drift nach Südosten. Auf Fußmärsche haben die drei schon seit drei Tagen verzichtet. Was nützt es, auf treibender Scholle Märsche auszuführen, die doch zu keinem Ziele führen!

Die Temperaturen sinken. Kälter wird es, arktischer Winter kündigt sich an. Der Polartag ist zu

Ende. Zehn Stunden währt kalte Nacht. Nicht länger läßt sich unter freiem Himmel kampieren. Man muß für Unterkunft sorgen, für ein Dach über dem Kopf, für vier Wände als Schutz gegen Winde und Kälte.

Wovon bauen? Ein Zelt hat man nicht bei sich. Und hätte man es oder baute man eines aus Teilen der mitgeführten Ballonhülle: viel zu dünn, zu leicht gegenüber der Unbill der Arktis. Wer *in* der Arktis hausen muß, muß *von* der Arktis leben. Muß mit dem auskommen, was sie bietet. Der's am besten gelernt hat, ist der Eskimo. Er baut sich mollig warme Hütten aus Schnee! – Wie eine Schneehütte entsteht, wie sie von außen und von innen aussieht, das weiß aus Bild und Film heute wohl ein jeder. Weniger bekannt dürfte sein, wie es möglich ist, im heißen Innern einer solchen Schneehütte zu leben. Die Hitze darin *muß* doch den Schnee schmelzen! Und es *muß* doch darin eigentlich das Wasser von den Wänden laufen, jeder Neubauwohnung zum Trotz! Die Sache mag hier, da Gelegenheit dazu, erklärt werden. Selbstverständlich schmilzt der Schnee im Innern der Hütte. Aber das Schmelzwasser tropft und rinnt nicht hinab, sondern wird von dem noch nicht getauten Schnee eingesogen wie Tinte vom Löschblatt.

Die Nässe geht durch die Schneewände nach außen hindurch und gefriert dort zu Eis. Naturgemäß kommt ein Zeitpunkt, zu dem aller Schnee wegtaut und zu Eis geworden ist; dann wird das Schmelzwasser nicht mehr aufgesogen, sondern rinnt höchst lustig die Wände hinab. Ehe es jedoch mit den Wänden so weit kommt, ist dieser Prozeß an der Decke, am höchsten Punkt der Schneekuppel, so vorgeschritten, daß sich dort oben ein Loch bildet, eine ringförmige Öffnung, durch die Kälte und gegebenenfalls Niederschläge hereindringen und die Hütte sowieso unbewohnbar machen. Dann muß eben umgezogen werden – in eine neue Hütte, deren Baustoff von der Natur gratis geliefert wird und die ein geübter Eskimo in zwanzig Minuten fertig hat.

Weiter oben in diesem Kapitel ist erwähnt, daß die arktische Eiskalotte arm an Schnee ist. Auch auf ihrer Scholle fanden Andrée und die Seinen nicht Schnee genug zum Hausbau. Deshalb waren sie genötigt, sich eine Hütte aus Eisschollen zusammenzubauen. Der wenige Schnee, der sich fand, wurde benutzt, die Eishütte innen damit sozusagen »abzuputzen«. So hatte man einen Schutz wenigstens für die Nachtstunden.

Kaum war die Eishütte fertig, so erlebten die drei Mann einen wahren Freudentag. Am 17. September war es. Wieder kam Land in Sicht! Ein flach gewölbter, ziemlich hoher Buckel, leuchtendweiß, schneebedeckt. Land hatten sie schon vorher gesehen, nämlich die Föyn-Inseln. Aber an denen waren sie in großem Abstände vorübergetrieben worden, so daß kein Gedanke daran gewesen, sie etwa zu erreichen. Aber *dieses* Land hier, das vor ihren Blicken auftauchte – auf *dieses* Land ging es schnurstracks zu! Hier sah man ein *Ziel* vor sich! Ein Ende der Eiswanderung und der Eisfahrt! Hier zeigte sich ein Stück der Mutter Erde nicht bloß als wieder entschwindendes Phantom, sondern als abschließender Richtpunkt des Kurses, den die Drift hielt!

Soll man sich wundern, daß über die drei Männer da eine große Lustigkeit kam – eine Ausgelassenheit – ein Freudentaumel? Ein richtiges Freudenfest wurde veranstaltet. Das Beste wurde hervorgesucht – nicht nur was die Küche, sondern auch was der *Keller* bieten konnte. Jene Flasche Portwein vom Jahre 1836, die König Oskar II. gestiftet, wurde jetzt geleert. Sie steigerte die Stimmung so, daß das Kleeblatt fröhliche Lieder anstimmte und in die Einsamkeit der weißen Wüste hinausschallen ließ ...

Die Freude war verfrüht. Die Scholle trieb nicht an die Küste hinan. Nur bis in ihre Nähe, dann bog sie südlich ab. Kein Wunder; die Strömung, mit der das Eis trieb, konnte an der Küste nicht still stehenbleiben, sondern mußte zur Seite ausweichen. In diesem Falle wich sie nach rechts aus. So ging die Reise weiter.

Fast zwei Wochen hat sich die Scholle in der Nähe des Landes gehalten. In und vor der Bucht, die wenig tief in die Südküste der Hvitöya eindringt, ist sie umhergetrieben, bald hierhin, bald dorthin. Es unterliegt keinem Zweifel, daß Andrée mit den Gefährten hundertfach erwogen und vielfach versucht hat, aufs feste Land zu kommen, aber gelungen ist es ihnen nicht. Die früher geschilderten schwierigen Eisverhältnisse an arktischen Küsten währen bis in den Oktober hinein. Es ist vorher keine Möglichkeit, über die durch den Brandungsgürtel gekennzeichnete unsichere Eiszone hinwegzukommen – auch im Boot kaum.

Bei dem Treiben an der Südküste Hvitöyas ist die Scholle mit dem Eishaus kleiner und kleiner geworden, teils durch Kollision mit anderen Schollen, teils durch Eispressung. Die dem Eise bedrohliche Nähe des festen Landes brachte aber doch auch Vorteile für die Gefangenen des Eises. Jagdbares Getier fand sich ein und wurde erlegt. Am 18. September ein Seehund, am nächsten Tag deren zwei und ein Walroß und am 20. September sogar ein Eisbär. Andrée ist höchst zufrieden. Vor Hunger sind sie jetzt gesichert. Alles andere wird sich finden.

Die Vorräte müssen verstaubt werden, die längere Dauer des Aufenthaltes auf dem Eise macht nötig, für ein entsprechendes »Heim« zu sorgen. Die Eishütte wird vergrößert, wird »Hem« getauft und am 28. September bezogen. Die Männer richten sich jetzt langsam darauf ein, auf dem Eise überwintern zu müssen. Das schreckt sie nicht. Im Winter ist das Eis fest und sicher. Man fühlt sich beim Kommen des Winters jetzt daher fast geborgen.

Doch der 2. Oktober brachte eine völlige Umwälzung ihrer Lage. Gewaltiges Krachen schreckt sie am frühen Morgen aus dem Schlafe, dem sie sich in ihrem Eisheim hingegeben. Sie stürzen ins Freie. Noch ist es kaum hell. Dennoch übersehen sie sofort, welche Katastrophe sie betroffen hat. Ihre Eisscholle ist durch Eispressung zerschmettert. Hat sich geteilt in viele kleine Schollen. Auf einer der größten befinden sie sich selber. Auf anderen schwimmen wertvolle Teile ihrer Ausrüstung davon. Genug davon ist auch ins Wasser gefallen.

Nichts darf verlorengehen, sonst sind sie selber verloren! Es gibt eine wahnsinnige Arbeit, dies alles wieder herauszufischen, von den abtreibenden Schollen herunterzuholen und alles wieder zu sammeln. Hätten sie etwa kein Boot mehr gehabt, wäre ihr Schicksal schon jetzt besiegelt gewesen – und die Nachwelt hätte weder sie noch ihre wissenschaftlichen Beobachtungsergebnisse je gefunden. Mit Hilfe des Bootes bringen sie in drei verzweifelten Tagen das Wesentlichste wieder zusammen, ja, es gelingt ihnen jetzt sogar, durch offenes Wasser bis zur Küste zu gelangen und eine Stelle zu finden, wo diese zugänglich ist. Alles Gerettete wird dorthin geschafft. Nun haben sie wieder festen Boden unter den Füßen!

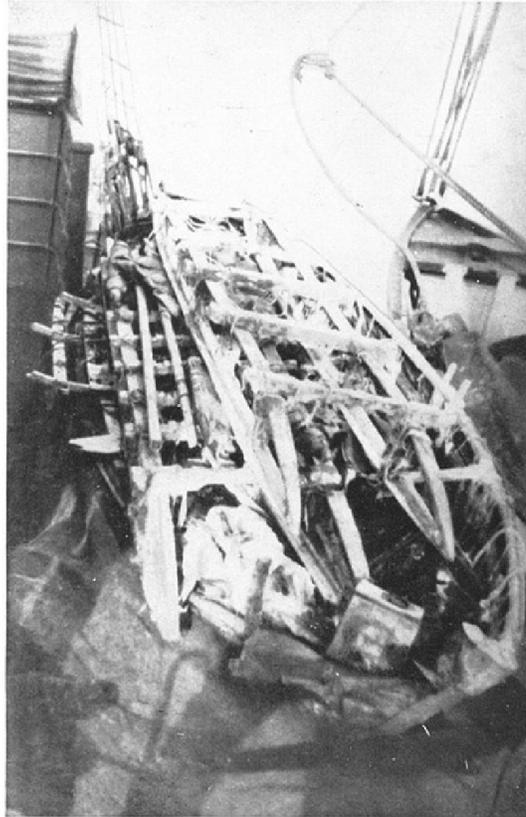
Aber was für einen Boden! Nichts als Stein, Felsen, Klippen. Das Gelände ziemlich flach, aber auch nur gering an Umfang: das Inlandeis, das sonst fast die ganze Insel deckt, ist hier bis auf 1 km vom Ufer zurückgetreten. Dieses Fleckchen felsiger Erde ist nun ihr Reich. Spuren von Moosen deuten an, daß es im kurzen Sommer hier stellenweise wohl etwas grün aussehen mag. In einiger Entfernung zeigen sich auch Brutstätten von Seevögeln. Um so besser! Sie sollen etwas Abwechslung ins Menü bringen.

Mit ihren drei Schlitten schaffen die drei Mann all ihre Habe landeinwärts. Etwa 150 m vom Strande bildet das felsige Gelände einen Hügel, eigentlich nur einen Buckel, denn er erhebt sich kaum 5 m über das Meeresniveau. Auf der Nordseite bricht der Buckel in eher ½ m tiefen Stufe ab. Die Felskante hängt dort etwas über. Baut man an sie eine kleine Hütte an, so ist man verhältnismäßig gut geschützt. Und sie bauen. Aus Treibholz, das sich am Gestade in beträchtlichen Mengen angesammelt, wird die Nordwand und die Ostwand errichtet, jene 1½ m lang, diese 1 m lang. Die dritte Wand, nach Westen, wird aus den Rippen des wenige Tage zuvor

erlegten Walrosses gebildet, die man mit Segeltuch und Ballonstoff überkleidet. Die vierte Wand wird vom natürlichen Felsen gebildet. Zum Dach nimmt man, wie selbstverständlich, von dem wasserdichten Gewebe.

Die Hauptbeschäftigung der Männer besteht anfänglich in Ergänzung der Eßvorräte. Aus ihren hinterlassenen Aufzeichnungen hört man darüber nichts mehr, doch was man so viele Jahre später in ihrem Todeslager fand, sprach eine laute Sprache. Zwei Eisbären waren erlegt, geschlachtet, abgehäutet, zerlegt. Ein großer Haufen Federn erzählte, daß auch das Heer der Seevögel den menschlichen Eindringlingen seinen Tribut hat zollen müssen. Es ist von Andrée und seinen Gefährten also unverkennbar eifrig gejagt worden.

Sonst ist das Schicksal der drei Männer auf Hvitöya in Dunkel gehüllt. Von Strindberg hat sich eine letzte Notiz gefunden, die er am 17. Oktober geschrieben hat. Sie ist nur eine Anmerkung über die Stunde der Rückkehr an diesem Tage – der Rückkehr offenbar von einer Jagd. Im übrigen schweigen alle schriftlichen Aufzeichnungen. Dennoch gibt der Zustand, in dem Horn und zumal Stubbendorf das Todeslager antrafen, die Möglichkeit, über das schließliche Ende der drei wackeren Männer ein ziemlich klares Bild zu gewinnen. Strindberg ist ohne Zweifel zuerst gestorben, denn seine Leiche war regelrecht beigesetzt und (statt mit Erde) mit Steinen zugedeckt. Wann er gestorben ist, entzieht sich jeder näheren Vermutung. Aber jedenfalls war er schon unterwegs krank gewesen, kränker als Fränkel, dessen Zustand in den letzten Wochen auch zu wünschen übrig gelassen hatte, wie berichtet. Strindberg litt an heftigen Diarrhöen und an Fußverletzungen. An Fußwunden stirbt im allgemeinen kein Mensch; es bleibt daher die Wahrscheinlichkeit, daß die gestörte Verdauung sich zu einem gastrischen Fieber gesteigert hat. Sehr nahe liegt auch der Gedanke, daß Strindberg von einer Art Grippe befallen wurde und dadurch schnell starb. Wetter, Verpflegung, schlechte Unterkunft waren solcher Grippe günstig. Wer den Rückzug des deutschen Heeres 1918 mitgemacht hat, wird Fälle genug kennen, daß die gleichen Umstände Todesopfer in ganz kurzer Zeit und gerade unter den jüngeren Leuten forderten. Der Gedanke an eine Grippe liegt um so näher, als aus den Umständen auch herauszulesen ist, daß auch Fränkel vor Andrée starb, also auch in diesem Falle der Jüngere vor dem Älteren. Fränkels Leiche ist in der Hütte gefunden worden, ist also nicht bestattet worden. Andrée hat den Tod außerhalb der Hütte gefunden. Nicht, wie man vermuten könnte, überraschend. Er lag dort, sorgsam mit seinem Rock zugedeckt, die Flinte im Arm, sein Observationsbuch und sein Tagebuch sorgfältigst eingehüllt und unter sich, also dieses für die Nachwelt so kostbare Gut *mit seinem Leibe deckend*. So stirbt kein Mann, den der Tod unversehens fällt. So stirbt nur einer, der, ergeben ins Schicksal, auf das Nahen des Todes *wartet*. Der Hergang dürfte jedem, der mitfühlen kann, klar sein: Strindberg hatten beide begraben, dann erkrankte Fränkel und starb, in der Hütte liegend, Andrée unter den Händen. Übermenschlicher Schmerz ergriff da den Mann, der sich für beider Jugend wohl nicht bloß verantwortlich fühlte, sondern dem beide – Andrées Tagebuchnotizen beweisen es – ans Herz gewachsen waren wie einem Vater zwei Lieblingsöhne. Groß im Schmerze wie ein antiker Heros schritt Andrée da hinaus zur Hütte und legte sich nieder, mit Ergebenheit den weißen Tod als Erlöser erwartend.



Phot. Scherl

Schlitten der Andrée-Expedition an Bord der „Bratvaag“

Und der weiße Tod kam und deckte sanft und sorgsam sein weißes Leichentuch über drei Männer.

Berlin 1925 bei Otto Uhlmann Verlag.

Dunkle Kunde

Aus die große Tragödie! Verschollen im ewigen Eise die drei kühnen Forscher! Verschollen in dreiunddreißig langen Jahren!

Hörte die Welt nie von ihnen? Deckte sie das große weiße Schweigen?

Man hörte von ihnen. Etliches Zutreffende. Manches Mißweisende. Viel Unwahres. – –

17. Juli 1897. Die Murmanküste herauf steuert der holländische Dampfer »Dortrecht«. Vom Onega-Golf nach Grimsby mit Holzladung. Auf der Kommandobrücke stehen Kapitän Lehmann und Erster Steuermann Visser. Da deutet der Steuermann auf die See hinaus. Dort schwimmt etwas. Etwas Großes, Unförmiges.

Die Gläser her! Was kann das sein? Ein sinkendes Schiff? Weit, weit weg ist es. Liegt ab vom Kurs. Also herum das Schiff und auf dieses Etwas zu!

Man kommt näher. Das Etwas wird größer. Doch nicht besser erkennbar.

»Mensch, was is' das bloß?« fragt Kapitän Lehmann.

Visser zuckt die Achseln. »Ein Riff kann's nicht sein, sonst hätten wir's auf der Karte. Ein Schiff ist's auch nicht. Wie sich das bei jedem Windstoß buchtet und bläht! Als wenn's aus Stoff wäre. Ein toter Wal? Riechen tut man nichts, und von Vögeln sieht man auch nichts als drei oder vier. Da – da setzt sich einer drauf. Aber er fliegt schon wieder weiter. Nein, 's ist auch kein Wal.«

Jetzt war die »Dortrecht« nur noch eine Seemeile von dem rätselhaften Etwas ab. Aber noch immer war nicht auszumachen, was es sein konnte. Seetang? Auch nicht! Gelblichbraun sah es aus, mochte halb so lang sein wie das Schiff, also etwa 150 Fuß. Lag nicht still, sondern plantschte im Wasser hin und her. Sonderbar, höchst sonderbar! Aber nichts Lebendes war darauf oder daran zu erblicken. Auch keinerlei Tauwerk.

Der Seemann sieht manches Merkwürdige auf dem Wasser treiben. Hat er sich überzeugt, daß nicht etwa Menschenleben in Gefahr sind, so kümmert er sich nicht weiter darum. Man kann nicht alles auffischen, was dort draußen herumtreibt. Zeit ist Geld!

So dachte auch Kapitän Lehmann. Trug den Vorfall ins Journal ein und nahm den alten Kurs wieder auf, ohne der Sache auf den Grund gegangen zu sein. Als die »Dortrecht« in Grimsby ankommt, hört die Besatzung von Andrées Ballonexpedition (von der sie nichts wußte, da André es unterlassen hatte, sein früher besprochenes Flugblatt in Holland verteilen zu lassen). Sofort ist man sich einig: Was wir dort oben in der »Weißen See« sahen, war der Andréesche Ballon!

Der Draht meldet es am 28. Juli nach Stockholm. Dort glaubt man nicht. Ist fest überzeugt, daß sich Andrée mit seinen Gefährten längst in Alaska oder Nordsibirien befindet. In der Tat meldet der norwegische Eismeerhafen Vardö am 10. August: Es ist festgestellt, daß der vermeintliche Ballon ein toter Walfisch war. Für die große Öffentlichkeit ist die Sache damit abgetan. Nicht so für die Wissenschaftler. Zumal der in diesem Buche genugsam besprochene Professor Nils Ekholm hat bis zuletzt die These verteidigt, jenes Etwas sei doch der Ballon gewesen; Andrée habe in der Erkenntnis, das Polarbassin nicht überfliegen zu können, höhere südliche Winde aufgesucht, um sich nach Finmarken oder Kola treiben zu lassen, sei aber nur bis in die Nähe der Murmanküste gekommen, dort mit dem Ballon ins Meer gestürzt und ertrunken.

Am 17. August 1897 erfuhr die Welt, daß eine Nachricht von Andrée zu Menschen gelangt sei.

Aber die Nachricht selber erfuhr man noch nicht, sondern mußte auf sie länger als zwei Monate warten. Es läßt sich denken, wie groß da die Spannung wurde und wie qualvoll dieses Warten für die Angehörigen der drei unerschrockenen Männer gewesen sein muß.

Die Sache hing so zusammen, daß eine Briefftaube sich ermattet im Takelwerk des in Hammerfest beheimateten Eismeer-Fangschiffes »Alken« niedergelassen hatte und von einem der Matrosen abgeschossen worden war. Sie hatte eine Botschaft Andrées bei sich. Diese Neuigkeit brachte ein vom Eismeer heimkehrendes Schiff mit. Doch den Inhalt der Botschaft konnte man erst erfahren, wenn die »Alken« von seiner Fangreise nach Hammerfest zurückkehrte. Drahtlose Telegraphie gab es ja damals noch nicht.

Der 19. September brachte die Spannung, in der sich die Welt befand, endlich zur Lösung. Andrées Botschaft war an die Stockholmer Zeitung »Aftonbladet« gerichtet und hatte folgenden Wortlaut:

13. Juli mittags 12,30. Breite 82° 2', Länge 15° 5' östl. Gute Fahrt Kurs Ost 10° Süd. An Bord alles wohl. Dies ist die dritte Taubenpost.

Andrée.

Diese Meldung weckte Bestürzung. Sie bewies, daß der »Örn« in 46 Stunden nicht mehr als 220 km zurückgelegt hatte – und daß er bei Fliegenlassen der Taube Ostkurs mit Abweichung nach Süden gehabt hatte, sich also vom Nordpol entfernte!

Weitere Nachricht von Andrée blieb in diesem Jahre aus, ebenso im folgenden Jahre. Diese *eine* Taube war die einzige von zweiunddreißig, die den Weg zu Menschen fand.

Ende 1897 schien festzustehen, daß die Ballonfahrer verunglückt sein mußten. Schon im Winter beschloß Schweden, eine neue Expedition auszurüsten, um nach den mutigen Landsleuten im Eismeer zu suchen. Es sei gleich hier gesagt, daß das Land sich nicht mit einer Expedition begnügte, sondern in den nächsten Jahren mehrere aussandte, in die Gewässer östlich und nördlich Spitzbergens wie auch zum nordöstlichen Grönland. Gefunden haben sie nichts, obgleich Mitglieder der einen Expedition im Sommer 1898 dicht bei den Leichen gestanden haben – vielleicht auf ihnen! Es war die Expedition des Professors A. G. Nathorst, die erst die unter dem Namen »König-Karls-Land« zusammengefaßten Inseln östlich von Spitzbergen besuchte und dann zur Hvitöya hinaufging. Einer der Teilnehmer, Professor Gunnar Andersson, erzählt davon in der schwedischen »Woche« (dem »Vecko-Journal«) vom 7. September 1930:

»Im Norden kam etwas eigenartig gewölbtes Helles in Sicht, anscheinend ein von Eis völlig bedecktes Land. Gegen Mittag waren wir ihm beträchtlich nähergekommen. Da es jetzt auch klarer wurde, sahen wir daß wir eine blendendweiße Insel vor uns hatten, gewölbt gleich dem Rücken einer Schildkröte, ganz und gar bedeckt von überschneitem Eis, das am Ufer als lotrechte Eiswand abbrach. Als wir jedoch gegen sechs Uhr abends die Nordostspitze der Insel erreicht hatten, erblickten wir auf flacherem Lande dunkle Flecke. Dr. Hamberg und ich wurden mit einem Boot hinübersandt. Unser Besuch dort blieb jedoch so kurz wie nur denkbar, denn kaum hatten wir ein paar Proben von dem dunklen Gestein genommen, so rief uns die Dampfpeife an Bord unseres Schiffes »Antarctic« zurück. Auf die Küste zu kam Treibeis und brachte das Schiff in Gefahr, gegen das Land gepreßt zu werden. Die Landzunge, der unser kurzer Besuch gegolten hatte, war unbeschreiblich öde und abschreckend: zwischen dem kalten, weißen Eise und der blauen See nur ein paar niedrige, nackte Steine.

Am folgenden Tage gingen wir zwischen Treibeis bei frischer Brise mit Schnee die Westküste der Insel südwärts hinab. Die Westküste sah genau so aus wie die Ostküste: ein weißer Eisbuckel,

der am Ufer als Eiswand abbrach. Nirgends ein Fleck, wo man hätte landen können. Erst an der Südwestküste fanden wir eine Landzunge, die sich wie eine lange Nase vorsob. Wieder wurde ein Boot ausgesetzt. Diesmal gingen wir zu dritt an Land, Professor Nathorst mit uns. Wir fanden ungefähr dasselbe wie den Tag zuvor, eine Lage Urgestein, bestehend aus Granit und Gneis. Am Ufer war Treibholz angetrieben. Pflanzenwuchs war äußerst dürftig, nur etliche Gräser und Moose. Die Vogelwelt war vertreten durch eine Masse Eismöwen. Wir sahen ihre moosbekleideten Brutstätten zwischen den Klippen. Ringsumher war alles von Neuschnee bedeckt. *Er* muß der Grund gewesen sein, daß Professor Nathorsts sonst so scharfes Auge nichts von den Spuren der Andrée-Expedition entdeckt hat.«

Noch zweiunddreißig Jahre mußten die Toten warten, bis ihre Gebeine und letzten Aufzeichnungen endlich gefunden wurden!



Phot. Scherl

Das Boot mit den Gebeinen Andrées an Bord der „Bratvaag“
auf dem Wege nach Tromsø

Eine Kunde von Andrée erhielt die Welt wieder im Jahre 1899. Am 14. Mai wurde im Kollafjord an der Nordküste Islands eine seiner Bojen angetrieben. Sie enthielt eine Landkarte vom Eismeer. Durch einen Bleistiftstrich war angegeben, welchen Weg der »Örn« bis dahin zurückgelegt hatte. Diesem Strich nach befand sich der Ballon im Augenblick des Abwurfes auf 82 Grad nördl. und 19½ Grad östl. Eine schriftliche Mitteilung auf der Rückseite der Karte stimmte mit dieser Angabe jedoch *nicht* überein. Sie lautet:

Schwimboje Nr. 7. Diese Schwimboje ist abgeworfen von Andrées Ballon 10,55 Uhr nachmittags Greenwicher Zeit am 11. Juli 1897 auf ungefähr Breite 82° und 20° östl. Länge.

Wir schweben in 600 m Höhe.

Alles wohl.

Andrée. Strindberg. Fränkel.

Die dritte und letzte Botschaft, die von Andrée zu Menschen gelangte, war wiederum eine Boje. Sie wurde am 27. August 1900 im nördlichsten Norwegen (Finmarken) gefunden. Sie enthielt ein Schriftstück von Andrées Hand:

Schwimdboje Nr. 4. Als erste abgeworfen. Den 11. Juli, 10 Uhr nachm. Greenwicher Zeit. Unsere Reise ist bisher gut verlaufen. Die Fahrt geht in ungefähr 250 m Höhe vor sich, anfänglich in Richtung Nord mit 10 Grad östlicher Abweichung, später Nord 45° Ost. Vier Brieftauben abgesandt 5,40 Uhr nachm. Greenwicher Zeit. Sie flogen westlich. Wir sind nun drin über dem Eis, das in allen Richtungen sehr verteilt ist. Wetter herrlich. Stimmung ausgezeichnet.

Andrée. Strindberg. Fränkel.

Von den dreizehn Bojen, die Andrée mitgenommen hatte, sind nach und nach sechs gefunden worden, die letzte 1912 beim König-Karls-Land. Doch keine, außer den beiden oben angegebenen, enthielt eine Mitteilung. Der wichtigste Fund unter ihnen war die sogenannte Polarboje, größer als die anderen, von Andrée bestimmt, am Pol selber abgeworfen zu werden. Sie wurde an der isländischen Südküste angetrieben bei der Siedlung Loftstadur, in der Nähe von Eyrarbakki, etwa 100 km südwestlich von Reykjavik, gegenüber den bekannten Westmanns-Inseln. Ihr Hals war abgebrochen, ihr Inneres leer. Der Finder, P. Nielsen, Faktor eines kleinen Handelshauses, erkannte ihre Herkunft und Wichtigkeit und sorgte dafür, daß sie nach Schweden kam. Als Anerkennung für seine Umsicht erhielt er die Nordenskiöld-Plakette, die sonst nur Wissenschaftlern verliehen wird.

Von da an bis in unsere jüngsten Tage hat man von Andrée und seinen Gefährten nichts wieder gehört, was sich hätte kontrollieren lassen. Aber die Phantasie der Menschheit hat sich mit seinem Schicksal fort und fort beschäftigt. Hierfür zeugen die Gerüchte um ihn, die immer und immer wieder auftauchten, rings um das ganze Polarbassin herum. Kaum eine Küste, wo man nicht Spuren von ihm gefunden haben wollte. Das glaubhafteste aller dieser Gerüchte brachte der dänische Grönlandforscher Knud Rasmussen im Jahre 1926 von seiner fünften Thule-Expedition mit. Ihm hatten Eskimos erzählt, sie hätten vor langer Zeit drei weiße Männer gesehen, die in einem großen Zelt durch die Luft geflogen seien. Rasmussen hat auf diese Erzählung keinen Wert gelegt. Ist doch bekannt, wie gern sich Naturvölker etwas zusammenphantasieren, wenn sie von irgendwelchen Ereignissen hören, die ihnen übernatürlich erscheinen müssen. Rasmussen wurde aber doch nachdenklich, als ein dänischer Pelzjäger namens Jensen, der auf Grönland seiner Jagd nachgeht und dabei ab und zu mit Eskimos zusammentrifft, die kaum je einen Weißen erblickt, ihm berichtete, auch er habe unter den Eskimos erzählen gehört, es sollten einmal drei weiße Männer in einem Zelt durch die Luft geflogen sein. Noch überraschender war für Rasmussen eine Begegnung, die er am Chesterfield Inlet mit dem Pater Turquetil hatte, der dort einer katholischen Mission vorsteht. Turquetil berichtete ihm, Eskimos hätten ihn gefragt, was für Männer in seinem Lande große Zelte zu bauen pflegten, die sich wie Vögel in die Luft erheben und fliegen könnten, und ob solche Zelte nicht aus einem sehr dünnen Stoff bestünden, der fast wie Leder aussähe, aber kein Leder sei. Turquetil kam daher zu der Vermutung, daß diese Frage irgendeinen Zusammenhang mit der Andréeschon Expedition haben könne, und fragte daher seinerseits, ob die Eskimos ein solches Zelt selber hätten fliegen sehen. Auf diese Frage wollten die Eingeborenen nicht antworten, sondern tuschelten nur untereinander, als wenn sie ein Geheimnis miteinander hätten. Wie Turquetil dann von anderen Eskimos hörte, wurde allerdings geraunt, es sei einmal ein solches fliegendes Zelt niedergegangen, und die Insassen seien von den

Eingeborenen erschlagen worden.

Obgleich es selbstverständlich an jedem Beweise für die Wahrheit dieser Geschichten fehlte, verlieh das mehrfache Auftauchen desselben Gerüchtes ihm doch eine gewisse Wahrscheinlichkeit. Es ließ sich also auch nicht geradezu bestreiten. Nicht wenige haben es geglaubt. Nachdem wir heute wissen, daß auch dieses Gerücht sich nicht bestätigt, kann man zur Erklärung für sein Aufkommen vielleicht an Andrées Flugblätter erinnern. Die Angaben des Flugblattes haben den unzivilisierten Eskimos sicherlich so unglaublich geklungen, daß sie in den winterlichen Palavern auf Jahre hinaus den Gesprächsstoff gebildet haben. Diese Gespräche haben sich dann schließlich zu dem Gerücht verdichtet, vermutlich durch Hinzulügen von Leuten, die sich interessant machen wollten, indem sie behaupteten, den angekündigten Ballon wirklich gesehen zu haben.

Währenddessen lagen die Toten unter weißer Decke auf der Hvitöya und harrten des Tages, da ein späteres Geschlecht sie finden sollte.

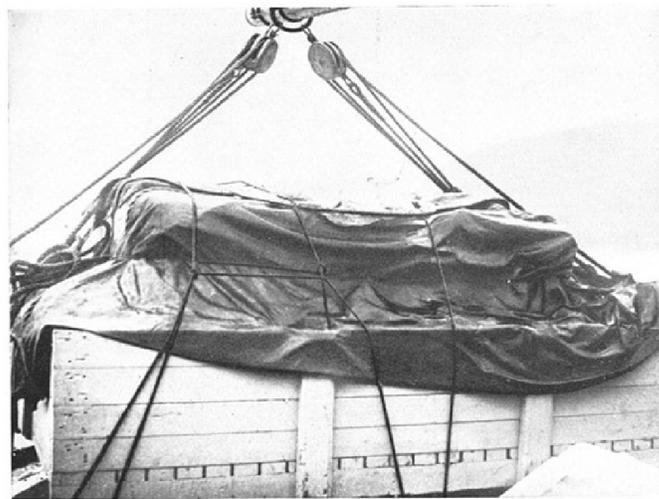
Menschen sind verschiedentlich in ihrer unmittelbaren Nähe gewesen, ohne zu ahnen, daß die Vermißten ihnen zu Füßen tief im Eise ruhten. So war die von dem Mitarbeiter unseres Buches, Tryggve Gran, geführte Vesle-Kari-Expedition 1928 an der Hvitöya, um nach einem anderen verschwundenen Helden der Polarforschung zu suchen – nach Amundsen! Sie fand Amundsen nicht und erblickte auch nicht das geringste Anzeichen dafür, daß drei andere Helden hier in der Tat begraben lagen. Schnee deckt eben alles zu, und schmilzt er (und das Eis unter ihm) nicht fort, wie es im warmen Polarsommer 1930 war, so kann keines Menschen Auge entdecken, was unter ihm liegt. War doch sogar bloß acht Tage vor der wirklichen Auffindung der Andrée-Expedition die Besatzung eines Eismeer-Fangschiffes an derselben Stelle – nicht zufällig, sondern auf der Suche nach Resten der »Italia«-Expedition! –, und selbst diese Männer sahen vor lauter Schnee und Eis nichts, was das Andréesche Lager hier hätte vermuten lassen oder die Reste einer sonstigen Expedition oder überhaupt dort verunglückter Menschen.

Was im Banne des großen, weißen Schweigens untergeht, das ist menschlichem Auge – meist! – für alle Zeiten entzogen!

Deshalb mußten die toten Helden des »Örn« dreiunddreißig Jahre warten, bis ein Zufall ihre Gebeine entdecken ließ und die Welt von ihrem heldenhaften Schicksal und ihrem heldenhaften Tode sichere Kunde erhielt!

Auferstehung

Der 6. August 1930 brach das große weiße Schweigen. Zwei norwegische Walroß- und Seehundsjäger fanden im Eise den Ort, wo Andrée, Strindberg und Fränkel den Todeskampf ausgekämpft. Die beiden schlichten Männer begriffen sofort, *was* sie gefunden. Ob sie und ihre eismeererprobten Jagdgenossen verstanden haben würden, den Fund sachgemäß zu bergen, ohne die vermoderten Reste vollends zu vernichten, kann bezweifelt werden. Doch das Schicksal hatte es gefügt, daß an Bord des Fangfahrzeuges, dem sie angehörten, sich wissenschaftlich gebildete Forscher befanden, die Kenntnis und Erfahrung darin besaßen, wie mit solchen Funden umzugehen ist. Das Schicksal selber hat dafür gesorgt, daß die Reste der kühnen Ballonfahrer nicht nur gefunden, sondern auch erhalten wurden und daß uns Überlebenden kund ward, welches heldenmütiges Ende die drei mutigen Pioniere der Polarforschung fanden.



Phot. Sennecke

In einer kunstlos zusammengeschlagenen, rohen Bretterkiste wurden Andrées und Strindbergs Gebeine zurückgeführt

Seit das Königreich Norwegen mit Zustimmung des Völkerbundes im August 1925 sich Spitzbergen und die benachbarten Inseln einverleibte, unterhält es ein staatliches Forschungsinstitut für »Svalbard- und Eismeerforschungen« (die neuen Gebiete erhielten zusammengefaßt den alten, schon in der Edda erscheinenden Namen Svalbard, der auf deutsch etwa »kühles Ufer« bedeutet). Dieses Institut regte im Herbst 1928 eine wissenschaftliche Expedition nach Franz-Josephs-Land und den angrenzenden Gebieten an. Der Staat bewilligte hierfür einen Betrag von 12 000 Kronen, ein norwegischer Mäzen stiftete seinerseits 3000 Kronen. Da man mit 15 000 Kronen kein eigenes Forschungsschiff chartern kann, suchte das Institut seine Wissenschaftler auf einem der vielen Fangfahrzeuge unterzubringen, die alljährlich von Norwegen zum Norden auf Walroß- und Seehundsjagd gehen. Eine Anzahl Schiffseigner war bereit, sich auf diese Ordnung einzulassen. Die Wahl fiel auf das in Aalesund beheimatete Schiff »Bratvaag«. Die »Bratvaag« sollte ihrem gewöhnlichen Erwerbe nachgehen, zugleich aber den Wissenschaftlern die Möglichkeit geben, die beabsichtigten Untersuchungen anzustellen. Der Reeder erhielt eine Entschädigung von 7000 Kronen. Sie stellte in der Hauptsache eine Schadloshaltung dar für den Fangausfall, den die Besatzung durch die Dispositionen der Wissenschaftler voraussichtlich erleiden würde. Mit Hinblick auf später entstandenen Streit muß erwähnt werden, daß der Besatzung Schweigepflicht auferlegt wurde bezüglich alles dessen, was

sie von der Arbeit der Wissenschaftler sehen würde.

Die »Bratvaag« verließ Aalesund am 23. Juli. Schon am 4. August war König-Karls-Land erreicht. Es hätte nun eigentlich direkt auf Franz-Josephs-Land Kurs genommen werden sollen. Doch erwiesen sich die Eisverhältnisse dieses unnatürlich warmen Polarsommers so günstig, daß die Wissenschaftler den Umweg über Storöya und Hvitöya beschlossen. Beide Inseln waren sonst im allgemeinen so stark von Eis blockiert und eine Landung auf ihnen so schwierig, daß sie bis dahin für unerforscht gelten konnten. Den guten Sommer 1930 hoffte man jetzt ausnutzen zu können. Diese Zuversicht trog auch nicht. Sowohl die Storöya erwies sich als zugänglich wie auch die am 5. August erreichte Hvitöya. Die Wissenschaftler gingen an Land und fanden alles mögliche, was sie sehr befriedigte, was aber im Zusammenhange dieses Buches nicht weiter erheblich ist.

Nach Rückkehr der Wissenschaftler hätte die »Bratvaag« nun eigentlich weitergehen können, aber sie blieb noch, weil sich in der Bucht, in der man lag, Walrosse zeigten. Nun wollte selbstverständlich auch die Fangmannschaft zu ihrem Rechte kommen. Am Morgen des 6. August wurden die Fangboote ausgesetzt, und die Jagd begann. Von dem guten Ergebnis braucht hier nur erwähnt zu werden, daß das eine Fangboot, besetzt mit fünf Mann, vormittags zwei Walrosse erlegt und an Land geschleppt hatte, wo die Beute in üblicher Weise zerlegt wurde. So eine Walroßjagd ist eine aufregende und auch ermüdende Angelegenheit. Auch in kälteren Sommern, als 1930 einer war, rinnt dem Jäger bald der Schweiß von Stirn und Körper; und bekommt der Körper wieder Ruhe, so meldet sich der Durst. So ging es auch hier. Und da man nichts Trinkbares bei sich hatte, wurden zwei von den fünf beauftragt, nach Trinkwasser zu suchen. Wo Eis ist und die Sonne scheint, gibt es ja immer Schmelzwasser. Dies ist salzfrei und frisch, also trinkbar.

Man befand sich hier an einer niedrigen, flachen, wengleich felsigen und steinigen Landzunge. In den Vertiefungen zwischen den Steinblöcken lag fast überall noch Schnee. Die beiden Männer – Salen und Tasvik mit Namen – gingen etwas landeinwärts, dem Rande des Eises zu, das nicht bis hierher reichte. Dort hofften sie am ehesten Schmelzwasser zu finden.

Als sie sich etwa einhundertfünfzig Meter vom Ufer befanden, bemerkte Salen etwas aus dem Schnee herausgucken, was kein Stein sein konnte. Beide gingen näher und erkannten nun, daß dort ein Boot im Schnee vergraben lag, schief, mit der Backbordseite oben, die eben ein klein wenig aus dem zusammengeschmolzenen Schnee herausragte und sichtbar war. Spuren von Menschen in jenen völlig einsamen, öden Gegenden erregen stets die Aufmerksamkeit. Als Salen und Tasvik den Fund genauer betrachteten, sahen sie einen Bootshaken herausragen. Sie zogen ihn heraus. Und der Bootshaken redete zu ihnen! Redete laut und deutlich, denn er trug die eingravierte Inschrift: »Andrées Polarexpedition 1896«!

Das war ein Fund! Vergessen waren Durst und Wasser. Über Stock und Stein sprangen die beiden zum Boote zurück und wiesen dessen Führer, dem Schützen Severin Skjelten, den mitgenommenen Bootshaken. Skjelten ließ sich sogleich zur Fundstelle führen. Dort fanden sie jetzt sogar ein Buch. Eingefroren zwar, ein Eisklumpen, aber immerhin ein Buch! Auch Bücher reden! Können erzählen von Dingen, die weit, weit zurückliegen! Und wie ein Blitz kam den dreien die Erkenntnis: Hier enthüllt sich ein Geheimnis des großen weißen Schweigens!



Phot. Scherl
Der Bruder des verunglückten Expeditionsteilnehmers Strindberg an Bord der „Bratvaag“
bei der Besichtigung der Leichenreste und sonstigen Funde

Sie kehrten zum Strande zurück, nahmen das Buch mit. Buch und Bootshaken konnten sie ihrem Vorgesetzten sogleich vorzeigen, denn Kapitän Eliasson kam gerade mit der Dampfpinasse, um die erlegten Walrosse abzuschleppen. Nur ein Blick auf den Fund, dann sauste auch er zum Fundort hinüber. Die Walrosse fortzuschaffen, überließ er der Mannschaft allein.

War in diesen Minuten der Schnee abermals und so schnell zusammengeschmolzen, daß schon wieder vorher nicht sichtbar Gewesenes ans Tageslicht gekommen? Oder besaß Kapitän Eliasson soviel schärfere Augen als Schütze Skjelten oder die Matrosen Salen und Tasvik? Genug – der Kapitän erblickt einen Toten! Dick eingemummelt, im Schnee liegend, mit dem Rücken gegen eine glatte Felswand gelehnt, die Beine zum Teil vom Schnee begraben.

Hier liegen nicht nur Spuren von der Andrée-Expedition – hier liegen die Toten selber! Und Kapitän Eliasson, als wissenschaftlich gebildeter Mann, ist sich sofort klar darüber: Hier darf keine Laienhand zupacken! Hier steht das »Svalbard- und Eismeerforschungs-Detachment«, das er an Bord hat, plötzlich vor einer gänzlich unvermuteten neuen Aufgabe! Vor einer Aufgabe, für deren Lösung den drei Wissenschaftlern eine Welt danken wird!

Dr. Gunnar Horn, der Leiter der kleinen Expedition, dem man an Bord das gefundene Buch zeigt, erkennt in ihm auf den ersten Blick das Observationsbuch der Andrée-Expedition. Nun entfällt jeder Zweifel. Geologe, Botaniker und Zoologe müssen sich plötzlich als Archäologen betätigen. Die Mannschaft bekommt Werkzeuge aller Art in die Hand gedrückt – Spaten, Schaufel, Hacke, Beil, Hammer, Brecheisen, und was sonst noch dienlich erscheinen kann. Dann begibt sich alles an Land. Schweigend werden die einhundertundfünfzig Meter zurückgelegt, schweigend steht alles vor den stummen Zeugen einer gewaltigen Polartragödie. »Sie wissen ja«, hat Horn später einem Zeitungsmann gegenüber ausgesprochen, »wenn man dort oben im Eis liegt, so macht es das Milieu, daß man alles ziemlich ruhig nimmt. Es bemächtigte sich unser eine feierliche Stimmung. Wir hatten ja nicht erwartet, etwas Derartiges zu finden.«

Der Tote war unschwer aus dem Schnee zu befreien. Aber es war ein Leichnam ohne Kopf! Die Kleidung war gut erhalten bis auf die Schneestiefel, die stark abgenutzt waren, auf denen also offensichtlich lange Märsche ausgeführt waren. In der Jacke fand man ein kleines eingesticktes Monogramm: den Buchstaben A. Hieraus schloß man, Andrées Leiche vor sich zu haben; eine Annahme, die sich später bestätigte. Weiter fand man in einer inneren Tasche ein Tagebuch, in dem jedoch nur wenige Seiten beschrieben waren, einen Bleistift und einen Schrittmesser. Rings

um den Toten lagen eine Menge Gebrauchsgegenstände. Dicht bei ihm seine treue Flinte mit einem noch uneröffneten Kasten Munition, der Primuskochapparat und ein Topf mit Speiseresten. Der Primuskocher hat die dreiunddreißig Jahre, die er in Schnee und Eis gelegen hat, ohne Schaden überlebt. Sogar das Petroleum, das er enthielt, war nicht verdunstet und auch nicht verdorben. Dr. Horn setzte die kleine Zuführungspumpe in Gang, und sofort entsprang dem Brenner ein dünner Strahl Petroleum! Und beim Öffnen des Ventils entwich vergastetes Petroleum in beträchtlicher Menge.

Als die Leiche geborgen war und die vielen Einzelgegenstände aufgelesen waren, fiel einem der Männer auf, daß etwas abseits in einer Kluft im Gestein Felsstücke auf einem Haufen lagen, die offensichtlich zusammengetragen und nicht von der Natur so geschichtet waren. Man hob die Steine vorsichtig auf. Da kam ein zweiter Toter ans Tageslicht! Bekleidet, nur noch Skelett. So fand man Strindberg, den Andrée so sorgsam bestattet hatte.

Die Bergung dieses Skeletts war schwierig. Es war ganz ins Eis versunken. Man mußte es geradezu heraushauen. Beide Toten wurden nun zum Boot geschafft.

Dann kam die mühsamste Arbeit: das Ausgraben des Bootes. Auch dieses war eingefroren und festgefroren. Nach stundenlanger Arbeit war es vom Eise befreit, aber nur äußerlich. Eis hatte sich auch in seinem Innern festgefroren. Hätte man es herausmeißeln wollen, wäre das schon schwer beschädigte Boot vollends zerbrochen. Auch erblickte man, eingefroren ins Eis, nicht nur eine Menge Gerät, sondern auch Knochenreste. Nichts davon durfte beschädigt werden – am wenigsten die Knochenreste, denn in ihnen vermutete man die letzten Reste des toten Fränkel. Daß Fränkel ein Stück abseits unter Eis und Schnee lag, ahnten Horn und seine Gefährten ja nicht, wie auch nicht das Geringste davon zu sehen war. Das Eis im Boot ließ man also unangerührt. Auftauen würde es ja sowieso von allein. Es machte das Boot freilich unendlich schwer. Die Männer mußten sich gewaltig plagen, bis sie es am Ufer hatten und in ihrem eigenen Boot unterbringen konnten, und das Boot der »Bratvaag« sank durch all diese Last so tief ins Wasser ein, daß sein Bord nur wenige Zoll herausragte.

Am Todeslager errichteten Horn und die Männer der »Bratvaag« eine »Warte«: so nennt der Norweger eine aus zusammengetragenen Steinen aufgeschichtete Pyramide. Um sie von weit her sichtbar zu machen, wurde inmitten der Warte eine hohe Segelstange aufgepflanzt. Unter die Steine der Warte war, geschützt in einer Flasche verwahrt, eine Urkunde gelegt worden, die in englischer Sprache folgenden Wortlaut hat:

An dieser Stelle fand die norwegische Franz-Josephs-Land-Expedition, an Bord der »Bratvaag« von Aalesund, Schiffer Eliasson, die Reste der schwedischen Andrée-Expedition.

Hvitöya, 6. August 1930.

Gunnar Horn.

Für Dr. Horn entstand nun die Frage, ob die »Bratvaag« mit den Toten an Bord die Fahrt nach Franz-Josephs-Land fortsetzen oder erst umdrehen und die Funde nach Hammerfest oder Tromsø bringen sollte. Umkehr hätte bedeutet, auf Jagdbeute zu verzichten, Reeder und Mannschaft des Schiffes also um Gewinn und Verdienst zu bringen, wofür diese – mit Recht – Schadenersatz gefordert hätten: so »beiläufig 40 000 Kronen«! Doch wäre Horn gern aus *dem* Grunde umgekehrt, weil die »Bratvaag« keine drahtlose Telegraphie an Bord hatte, während Horn aus besten sachlichen Gründen seine Regierung und die Welt gern möglichst schnell von dem Funde unterrichtet hätte. Die unliebsame Verzögerung abzukürzen, blieb aber die Möglichkeit, einen heimfahrenden Eismeerfischer oder -jäger anzutreffen und diesem die große Neuigkeit mitzugeben. Die »Bratvaag« setzte ihre Reise also mit östlichem Kurs fort.

In der Tat kam zwei Tage später ein Eismeerfahrer in Sicht. Kapitän Eliasson musterte ihn mit dem Kicker. »Paßt gut«, dachte er, »ist ›Terningen‹ von Tromsö mit Schiffer Jensen. Jensen kenne ich ja gut!« Und nahm Kurs auf die »Terningen« zu.

Gustav Jensen auf dem Tromsö-Boot sah das Manöver natürlich. »Aha«, dachte er, »jetzt kommt Eliasson und will mich mithaben auf Jagd! Wird sich wundern, der alte Knabe, daß ›Terningen‹ den Bauch schon voll hat.«

Um so erstaunter war er, als von der »Bratvaag« sich ein Boot losmachte und herüberkam, Eliasson an Bord. Als der Kapitän übergeklettert war, war sein erstes Wort an Jensen: »Du, Jensen, für dich habe ich eine höchst eigentümliche Mitteilung!« Jensen erschrak: »Doch kein Unglück, Eliasson?« Aber der andere schüttelte den Kopf und erwiderte in seinem Dialekt: »Den Andrée – den haben wir gefunden! Kannst mitkommen und mit deinen eigenen Augen sehen. Und dann erzähle das in Tromsö. Wir gehen nämlich erst zu Franz-Josephen und kommen erst Mitte September wieder zu Menschen.«

Und so folgte Gustav Jensen an Bord der »Bratvaag«, sah dort die roh zusammengehauenen Kisten, in die man die Gebeine der Toten gelegt, sah all die gefundenen Gerätschaften, das Boot mit dem noch immer vereisten Inhalt und sprach eine volle Stunde mit Eliasson und Horn über das Ganze. Die Toten selber zu sehen, lehnte er ab; er könne keine Leichen sehen. Wie er hinterher erzählt hat, waren ihm die Tränen sowieso nahe. Denn bei dem Anblicke der Reste kam ihm die Erinnerung an einen schönen Sommertag des Jahres 1897. Da schickte ihn sein Vater mit zwei Schafen hinab zum Hafen in Tromsö, um die Tiere auf dem schwedischen Kanonenboot »Svensksund« abzuliefern. Als er mit den Schafen an Bord war, kam auch ein stattlicher Mann mit Adlernase und einem merkwürdig zitternden und zuckenden Schnurrbart an Bord, und das war Andrée, von dem alle Welt sprach und der mit dem »Svensksund« hinaufwollte nach Spitzbergen, um dann im Ballon zum Nordpol zu fliegen. Auf den Jungen machte diese kurze und zufällige Begegnung tiefsten Eindruck; so tief, daß ihm die Szene deutlich vor Augen trat, nun er hier als Mann vor den Resten jenes unerschrockenen Menschen und seiner zunichte gewordenen Expedition stand! Diese Begegnung hatte für den wetterharten Eismeermann etwas so Rührendes, daß er Not hatte, sich der Tränen zu erwehren.

Gustav Jensen nahm die Kunde von der aufgefundenen Expedition mit nach Tromsö. Durch ihn erfuhr die aufhorchende, überraschte Welt am 22. August von dem unerhörten Ereignis. Aber Gustav Jensen, Eismeerfahrer und nicht Mann der Feder, nicht Herr der Rede und des treffsicheren Ausdrucks, berichtete in Worten, die mißverstanden werden konnten und mißverstanden wurden und die ganze Welt zu der Meinung brachten, man stünde hier vor einer unerhörten Sensation. Jensens erster Bericht klang – ohne daß dieser solchen Eindruck beabsichtigt oder auch nur geahnt hätte – so, als sei Andrées Leiche vollständig und wohlerhalten; als sei sie kurz nach dem Tode in Eis luftdicht eingefroren und so – man sehe hier den unzarten Ausdruck nach – »lebendfrisch« dreiunddreißig Jahre hindurch konserviert worden. Die ganze Welt war beherrscht von einem toten Andrée »in kristallnem Natursarge«. Erwartete ein Wiedersehen mit dem Toten wie etwa mit einem Schneewittchen im Glassarge.



Phot. Sennecke

Die Kiste mit den Gebeinen der Toten wird in Tromsø an Land getragen.
Rechts unten, als Erster ihr folgend, Dr. Horn

So etwas wäre eine Sensation ohnegleichen gewesen. *Diese* Erwartung trug dazu bei, daß plötzlich die ganze Welt – auch die, der der lebende wie der tote Andrée gleichgültig gewesen war und gleichgültig geblieben wäre – von dem unerschrockenen Forscher und seinen tapferen Leidensgefährten sprach. War auch Grund dafür, daß die, die von der Sensation leben, sich auf diesen »Fall« stürzten. Für Bilder, Photographien dieses vermuteten einzigartigen Fundes wurden plötzlich von einer sensationslüsternen Presse Riesensummen geboten. Ebenso für den ersten Bericht, der von Dr. Horn zu erlangen sein würde, und vor allem für die Erstveröffentlichung des aufgefundenen Andréeschen Tagebuches. Der Reeder der »Bratvaag« erhielt von einer amerikanischen Zeitung in Verkennung der Rechtslage ein Vermögen geboten für die Erlaubnis, ihren Berichterstatter das Schiff als ersten betreten zu lassen. Eine andere amerikanische Zeitung gab dem Institut für Svalbard- und Eismeerforschung zu verstehen, daß sie es sich eine halbe Million kosten lassen würde, als erste den Inhalt des Tagebuches veröffentlichen zu dürfen. Andere Zeitungen, die erkannten, daß sie diesen Wettlauf an Angeboten nicht mitmachen konnten, schickten Schiffe aus, die die »Bratvaag« finden sollten, um auf diesem Wege erste zuverlässige Meldungen über das große Ereignis bringen zu können.

Ein großes schwedisches Blatt rüstete ein solches Schiff sogar mit Flugzeug und Piloten aus – bloß um der Welt etliche Stunden früher verkünden zu können, was man ja doch bald erfahren mußte! Den Gipfel in der Hasche nach Sensation erklomm aber wohl eine dänische Zeitung, indem sie die ganze Sache von der entgegengesetzten Seite anpackte und in die Welt hinaustrompetete, an der Meldung sei überhaupt kein wahres Wort! Schiffer Jensen habe sich dies alles aus den Fingern gesogen. Daß auch diese Verdrehung gläubige Leser fand, hatte die Zeitung zwei Umständen zu verdanken: Jensen gab als nachträgliche Ergänzung seines Berichtes zu, die Leichen an Bord der »Bratvaag« nicht selber gesehen zu haben, und mehrere gelehrte Kenner der arktischen Natur sprachen öffentlich als ihre Meinung aus, es sei undenkbar, daß Leichen, auch wenn sie eingefroren wären, sich so lange Zeit hindurch sozusagen unverändert erhalten könnten; man könne höchstens Skelette gefunden haben – wie sich ja hinterher auch als tatsächlich herausstellte.

So war das weiße Schweigen um die toten Helden der Polarforschung nicht nur gebrochen, sondern plötzlich in lauten Presselärm umgewandelt, in einen Lärm voll häßlicher Töne, in ein

Gezänk nicht nur zwischen Zeitungen, sondern auch zwischen Beteiligten. Wie ein urplötzlich losgelassener Hexensabbath erklang es. Schiffer Jensen belangte die Zeitung, die ihn Lügner genannt, gerichtlich wegen Beleidigung. Und auch die Mannschaft der »Bratvaag« meldete sich mit Beschwerden, als das durch Radiosprüche vorzeitig zurückgerufene Schiff still und würdig in Tromsö eingelaufen war. Es muß hier nachgetragen werden, daß von norwegischer amtlicher wie privat beteiligter Seite zwar ohne Verzug erklärt worden war, alles Gefundene solle selbstverständlich an Schweden ausgehändigt werden, daß die Leitung des Institutes für Svalbard- und Eismeerforschung jedoch der Versuchung nicht hatte widerstehen können, die von seinem Beamten Gunnar Horn aufgenommenen Photographien und dessen Bericht bevorzugt an einzelne Zeitungen zu verkaufen. Hört man die gezahlte Summe, nämlich 40 000 Kronen, und die Absicht, diesen Betrag wissenschaftlichen Forschungen zugute kommen zu lassen, so wird man Verständnis dafür haben, daß dieses geldlich knapp gestellte Institut die Gelegenheit benutzen wollte, im Interesse seiner Forschungen zu Geld zu kommen.

Das Institut ging jedoch mangels besserer Nachricht von der Annahme aus, die Funde seien von seinen Wissenschaftlern gemacht. Als die »Bratvaag« nun in Tromsö anlangte und die Mannschaft – lauter arme Schlucker – von den gezahlten 40 000 Kronen hörte, trat sie mit dem begreiflichen Verlangen hervor, als eigentliche Finder und an der Bergung stark Beteiligte ihren Anteil an dieser Einnahme zu erhalten. Dies gab nun wieder Anlaß zu heftigen Erörterungen in der Presse, zum Teil gehässiger Art, bis die norwegische Regierung eine Entscheidung in dieser Sache verkündete, die alle Beteiligten zufriedenstellte. Kurz, wo feierliche Ergriffenheit hätte walten sollen, erhoben sich Gezänk und Geschrei, Unfriede und Presselärm. Sogar die Männer der »Bratvaag« wurden von mehreren Seiten öffentlich verdächtigt, als sich herausstellte, daß die »wohlerhaltenen« Leichen in Wahrheit Skelette waren und daß dem einen sogar der Kopf fehlte. In *diesem* Falle wurde nun einmal dem braven Gustav Jensen geglaubt: es hieß, wenn er – mit Grund – habe von guterhaltenen Leichen sprechen können und hinterher nur Skelette angebracht würden, so deute dies darauf hin, daß man auf der »Bratvaag« nicht sorgsam und pietätvoll mit den Funden umgegangen sei. Dieser Lärm legte sich erst, als Dr. Horns Photographien veröffentlicht wurden und den Beweis erbrachten, daß die Toten wirklich nur als Skelette aufgefunden worden waren.

Was die toten Helden zu diesem Lärm wohl gesagt haben würden, wenn sie noch einmal hätten sprechen können!

Waren auch die Formen dieses Lärmens nicht schön, so muß doch gesagt werden, daß es das Ergebnis einer Anteilnahme war, von der die ganze Welt fast leidenschaftlich erfüllt wurde. Die Form war häßlich, doch der Kern ehrte die Toten. Wäre die Anteilnahme der Welt weniger stark, weniger heftig gewesen, so ruhte wohl Fränkel noch heute im ewigen Eise. *Sie* war der starke Antrieb, der nicht Kosten, noch Mühen, noch mögliche Gefahr scheuen ließ, noch einmal zur »Weißen Insel« hinaufzufahren und die Fundstelle noch einmal abzusuchen.

Noch einmal? Das war schon Dr. Horns Wille gewesen, nämlich auf der Rückreise von Franz-Josephs-Land, die ja sowieso wieder in die Nähe der Hvitöya führte. Horn ahnte, daß dort noch mehr zu finden sein würde, wenn Eis und Schnee noch weiter abgetaut sein würden. Doch die Wetterlage hatte sich verschlechtert. Auf Hvitöya nochmals an Land zu gehen, erwies sich als unmöglich; man hätte das eigene Leben ebenso wie die bisher geborgenen Funde nur in Gefahr gebracht. Aber in Tromsö sprach Horn dann offen aus, eine zweite Untersuchung des Fundortes würde sich unzweifelhaft gelohnt haben.

Diese Worte riefen den Tromsöer Reeder einer bekannten Eismeerhute, des »Isbjörn«, auf den

Plan. Die Schute war soeben von Fangreise heimgekehrt und löschte weiter im Süden. Der Reeder vermochte einige große Presseunternehmen für eine zweite Expedition nach der Hvitöya zu interessieren. Als Leiter der neuen Suche wählte man den Stockholmer »Journalisten« Knut Stubbendorf, der sofort zusagte und bereits fünf Stunden später im Lappland-Expresß dem hohen Norden zueilte.

Es darf hier vielleicht ein wenig genauer auseinandergesetzt werden, daß es in Skandinavien »Journalisten« gibt, die etwas anderes vorstellen als das, was man bei uns unter diesem Namen versteht. Verwegene Kerls sind sie, in allen Erdteilen zu Hause und, wenn es sein muß, von D-Zügen und 40 000-Tonnen-Schiffen durchaus unabhängig. Mit einem von ihnen reiste Schreiber dieser Zeilen im Winter 1928 die norwegische Küste hinauf nach Lappland. Von dort war der nordische Kollege erst fünf (!) Tage zuvor nach Oslo gerast. Höchste Eile war für ihn geboten gewesen. Da er mit Schiff zu spät gekommen wäre, hatte er sich kurz entschlossen in einen Rentierschlitten gesetzt und war drei Tage und drei Nächte durch die Schneewüsten gejagt, um Schwedens nördlichste Bahn zu erreichen. Auf diese Weise hatte er 24 Stunden gespart. Von Oslo kehrte er dann – mit Schiff, also etwas gemächlicher – zum winterlichen Norden zurück, um einen begonnenen Roman dort oben zu Ende zu schreiben. Der Roman spielt in China, wo er noch zwei Monate zuvor als »Kriegsberichterstatter« gewirkt hatte.

Solche Kerls kann man im Norden antreffen. Zu ihnen gehört auch Knut Stubbendorf. In Pressekreisen hatte er sich hervorgetan als Berichterstatter auf Spitzbergen nach der Italiakatastrophe. Nun rief ihn die neue Aufgabe nach Tromsö. Auch er hatte es über die Maßen eilig. Ging daher in Narvik, wo die Lapplandbahn an der Ozeanküste endet, nicht auf das langsamere Schiff, sondern mietete ein Auto, jagte in 15 Stunden durch die nordnorwegische Gebirgswelt und holte auf diese Weise das am Tage zuvor von Narvik nach Tromsö abgegangene Schiff ein. So hatte auch er, wie jener andere, 24 Stunden gewonnen.

Zu beneiden um die übernommene Aufgabe war er nicht. Ein Journalist mit solcher Aufgabe soll sich bezahlt machen, muß also Erfolge aufweisen. Menschliche Widerstände wie Tücke des Objektes machen sie ihm oft genug streitig. Als Stubbendorf nach Tromsö kam, war die »Isbjörn« noch gar nicht da. Kam erst zwei Tage später. Zum Verzweifeln! Denn man schrieb September, und um diese Jahreszeit kann jeder Tag den arktischen Winter bringen, und dieser hätte das ganze Unternehmen scheitern lassen. Als die »Isbjörn« endlich anlangte, sah Stubbendorf sich einer höchst mißvergnügten Besatzung gegenüber. Den Seeleuten war nicht zu verdenken, daß die neue Fahrt sie nicht begeisterte. Sechs Monate waren sie von Hause fortgewesen, sollten nur ein paar Stunden haben, um Weib und Kind zu sehen, und dann wieder hinauf in die Eiswüsten. Das macht gewiß keine Laune. Kurzum, die »Isbjörn-Expedition« schien unter keinem guten Stern zu stehen, als sie zum Start kam. Und hinter dem Unternehmen stand das große Fragezeichen: Wird überhaupt noch etwas zu finden sein? Hat Horn nicht etwa schon alles fortgeschafft?

Mit den weiteren Einzelheiten der Expedition mag dieses Buch unbelastet bleiben. Es genügt zu erfahren, daß die »Isbjörn« unbeschadet zur Hvitöya gelangte, daß ihre Besatzung jedoch einen recht unfreundlichen Empfang dort fand. Fünfzehn Eisbären tummelten sich dort, wo man an Land gehen wollte! Sie dachten nicht daran, etwa das Feld zu räumen, sondern griffen die sich nähernden Menschen an. Erst mußten drei von ihnen abgeschossen werden, bis die übrigen das bessere Teil erwählten und sich davontrollten.

Als Abenteuer war diese Begegnung mit den Eisbären wenig erfreulich. Andererseits weckte ihre Anwesenheit gewisse Hoffnungen. Fünfzehn Bären sammeln sich an einem Fleck nur dann, wenn

es dort irgend etwas Freßbares gibt. Und da sie sich am Lagerplatz der Andrée-Expedition gesammelt hatten, konnte man vermuten, daß das Abtauen von Schnee und Eis in der Zwischenzeit noch fortgeschritten war und weitere menschliche Reste ans Tageslicht gekommen waren.

Diese Vermutung bestätigte sich sehr bald. Knut Stubbendorf fand jetzt die Hütte, die sich Andrée, Fränkel und Strindberg erbaut hatten. Sie lag unmittelbar an der kleinen Erhöhung, auf der Dr. Horn seine Warte errichtet hatte. Horn und seine Leute haben das eigentliche Lager mit Füßen getreten, ohne sehen oder auch nur ahnen zu können, was der Schnee unter ihnen barg.

In der Hütte fand Stubbendorf einen menschlichen Schädel. Es war der des heldenhaften Salomon August Andrée. Und an der Südwand, also an der Felswand, lag der tote Fränkel. Seine vergänglichen Reste mußte man aus dem Eise buchstäblich heraushauen. Als dies mit unsäglich Mühe geglückt war, zeigte es sich, daß der Leiche der Unterkörper fehlte. Das fehlende Gebein wurde von Stubbendorf später außerhalb der Hütte in wenigen Metern Abstand gefunden.

Durch Stubbendorfs Expedition war das Todeslager der drei vom Schicksal besieigten Ballonhelden dem großen weißen Schweigen entrissen.

Wie es sich den Augen der Männer von der »Isbjörn« bot, mag die hier wiedergegebene Lageskizze anschaulich machen.

Sehr schwierig war es für die Leute der »Isbjörn«, die an Bord genommenen neuen Funde wohlbehalten nach Tromsö zu schaffen. Kaum war man von der Hvitöya abgegangen, so setzte Winterwetter ein mit Sturm und Seegang. Die Hunderte von Gegenständen, an sich schon durch die vergangenen dreiunddreißig Jahre stark mitgenommen, so zu verstauen, daß nichts durch die rollenden Bewegungen des winzigen Schiffes beschädigt wurde, dies erforderte unendlich viel Mühe und Aufmerksamkeit Tag und Nacht.

In Tromsö war unterdessen für die zuerst zurückgebrachten sterblichen Reste Andrées und Strindbergs eine erhebende Totenfeier gehalten worden. Als Stubbendorf anlangte, wurde auch Fränkels Resten die letzte Ehre zuteil. Neben diesem dem menschlichen Gefühl gebrachten Zoll hatten die herbeigerufenen Wissenschaftler wichtige praktische Arbeit mit der Sichtung und Konservierung alles Gefundenen. Berichte, die über diese Arbeit veröffentlicht wurden, lassen erkennen, daß man dabei vorgehen mußte wie bei einer archäologischen Ausgrabung. Die Kunst der Gelehrten hat verstanden, alles zu konservieren und vom Untergang zu retten. In zwei wichtigen Dingen jedoch hat ihre Kunst versagt – wenigstens bis zu dem Zeitpunkte, da dieses Buch in Druck geht. Es wird nicht möglich sein, die von den toten Helden aufgenommenen photographischen Filme so zu entwickeln, daß Bilder erkennbar werden; die Filme haben zu sehr gelitten, zum Teil hatte sich die lichtempfindliche Haut durch Nässe überhaupt von dem Zelluloid gelöst.

Und weiterhin wird – dies muß wohl am meisten beklagt werden – das von Andrée geschriebene Notizbuch nicht wieder lesbar werden. Zwar enthält es nur fünfundeneinhalb Seite geschriebenen Text, aber es steht zu vermuten, daß gerade *dieser* Text den Schlüssel zu den letzten Geheimnissen enthält. Die übrigen, lesbaren Bücher enthalten Beobachtungsmaterial, Zahlen, sachliche Notizen, kurze Randbemerkungen zu gewissen Tagesereignissen auf Ballonreise und Eiswanderung. Das sogenannte zweite Tagebuch jedoch enthält offenbar einen zwar kurzen, aber zusammenhängenden Text. Welche Bedeutung kann diesem Text zukommen? Jede Wahrscheinlichkeit spricht dafür, daß auf diesen wenigen Seiten, mit Bleistift geschrieben (oder hat man zu sagen: geschrieben *gewesen*?), Andrées *letzter Wille* verzeichnet steht! Vielleicht auch ein kurz zusammenfassender letzter Bericht an die Nachwelt, ähnlich jener letzten

ergreifenden Kundgebung, die fünfzehn Jahre später Kapitän Scott im Todeszelt am Südpol schrieb, damit die Nachwelt erfahren sollte, welch heldenhaften Untergang das Schicksal den Forschern beschieden.

Ob wir je ein »letztes Wort« Andrées an die Überlebenden hören werden? Da diese Zeilen geschrieben werden, läßt so gut wie nichts uns dies hoffen. Aber es wäre ein Geschenk an die ganze Menschheit, wenn es der Wissenschaft gelänge, dieses letzte Wort doch noch lesbar zu machen. –

Am 28. September 1930 kehrten die toten Helden in ihr Vaterland zurück. An diesem Tage lief das Kanonenboot »Svensksund« mit ihren Gebeinen in den Hafen von Göteborg ein, von wo sie 1897 zu ihrer ruhmreichen, todgeweihten Ballonreise in See gegangen waren.

Der ihnen in heimatlicher Sprache auf heimatlichem Boden den ersten wehmütigen Willkomm bot, war Oberstleutnant G. V. E. Svedenborg, der unser Buch mit seinen schönen Gedenkworten eröffnet.

Gedanken um Andrée

Von Tryggve Gran

Jede große Tat kann in der Regel auf einen ganz bestimmten Ausgangspunkt zurückgeführt werden. Will man also ihren wirklichen Anfang betrachten, so muß man auf den Ursprung der Idee zurückgehen. So stand einst Fridthjof Nansen in seinen besten Jugendtagen an Grönlands Küste und betrachtete etliche große Baumstämme, die als Treibholz dort angeschwemmt worden waren. Es waren sibirische Hölzer. Da kam Fridthjof Nansen auf den Gedanken: Was diese Trümmer hierhergeführt hat, das ist eine Polarströmung gewesen. Und der Fund von Resten der wrackgewordenen »Jeanette«, die nördlich der Bering-Straße durch Eispressung zugrunde gegangen war, bestärkte ihn in dieser Überzeugung. Und Fridthjof Nansen begab sich auf die abenteuerliche »Fram-Fahrt« und bewies die Richtigkeit seiner Theorie.

Auch Andrée ließ sich von einem festen Gedanken leiten, als er sich seinem Luftballon anvertraute, um jenen Punkt unserer Erde zu erreichen, den wir Nordpol nennen. Nicht Sucht nach Abenteuern, Haschen nach Ehren und Berühmtheit trieb ihn zu seiner Tat. Der da den Luftweg über die arktische Eiswüste versuchte, das war Andrée im Dienste der Wissenschaft. Und welches waren Gedanke und Überzeugung, die ihn leiteten? Seine Idee fußte auf Beobachtungen, die in Nordenskiölds Winterquartier in der Wiide-Bay, einem Fjord an der spitzbergenschen Nordküste, gemacht waren und die zu der Vermutung zu berechtigen schienen, es müsse nordwärts ein ziemlich konstanter Luftstrom gehen. Mit anderen Worten: In der Wiide-Bay hatte man beinahe ausschließlich Südwind.



Trauerzug in den Straßen von Tromsø

Phot. Scherl

Zu jener Zeit, also ausgangs des vorigen Jahrhunderts, lebten die Menschen mehr für sich als heute. Und zumal zwischen Wissenschaftlern und Laien lag eine Kluft. Diejenigen, die dort oben im Eismeer mit ihren Fangfahrzeugen sozusagen zu Hause waren, behielten das, was sie wußten, für sich; wie ein Buch, das niemand aufschlägt. Hätte man die Nordenskiöldschen Beobachtungen den wirklichen Kennern der spitzbergenschen Küsten zugänglich gemacht, dann würden die Herren Meteorologen erfahren haben, daß die geographische Lage und Richtung des Fjords der Grund zu den merkwürdigen Windverhältnissen waren. Überall auf Spitzbergen geht die Luftströmung nämlich in der Regel mit der Richtung der Fjorde, sofern diese in offenes Meer münden. Mit anderen Worten: Das Inlandsplateau schafft ein Hochdruckgebiet, die See ein Tiefdruckgebiet. Diese Tatsache ist in Andrées grundlegenden Berechnungen unberücksichtigt

geblieben. Fest, fast blind, hatte er sich auf die konstante, nördlich gehende Luftströmung verlassen, als er 1896 mit seinem Ballon zur Dansköya kam. Dort freilich gingen ihm die Augen auf über seinen großen Irrtum. Zu der Erkenntnis brachte ihn wohl zuerst Kapitän Otto Sverdrup, der auf seiner »Fram« nach überstandener Eisdrift das Andréesche Quartier anlief. Die Observationsbücher der »Fram« bewiesen wohl besser als alle Worte, daß von einer regelmäßigen, nach Norden gehenden Luftströmung nicht im entferntesten die Rede sein konnte. Wer sich dort oben in einem Freiballon hinausbegab auf das Eismeer, machte sich zum Spielball der Launen des Schicksals wie des Windes.

Andrée kam damals nicht zum Start; die Witterung ließ es nicht zu. Noch stand es ihm frei, das Ganze aufzugeben. Aber er tat es nicht. Als er im nächsten Jahre wiederum klar zum Start war, da haben ihn wohl Starrsinn und Trotz mehr getrieben als alles andere. So schlug die Abschiedsstunde. Wenig verheißungsvoll. Aber lieber den Tod eines Mannes von Mut sterben als sich verlachen und verhöhnen lassen! In diesem Punkte waren sich Andrée, Strindberg und Fränkel völlig einig.

Heute wissen wir, was damals geschah. Vorwärts, rückwärts, wieder vorwärts, ganz nach den Launen des Windes. Dann hinab aufs Eis. Das nächste feste Land mehrere hundert Kilometer entfernt. Das war das Ende der Ballonfahrt. Nun galt es den Rückmarsch. Aber sollte man nicht glauben, daß die drei Männer ihre Lage jetzt *besser* ansahen als drei Tage zuvor?! Nach den Begriffen jener Zeit waren sie aufs trefflichste ausgerüstet. Der Rückmarsch nach Spitzbergen war durchaus keine Unmöglichkeit. Doch nun begingen sie den verhängnisvollen Fehler. Belasteten sich selber zu schwer. Nicht das geringste Bißchen wollten sie von ihrem Zeuge einbüßen; konnte man doch nicht wissen, ob man's nicht später brauchen würde! Das Ergebnis war vorauszusehen: Erschöpfung war die Folge.

Gleichwohl erreichten sie die kleine Insel Hvitöya. Kamen aufs Trockne. Wie wir heute wissen: nur um zu sterben. Es scheint unzweifelhaft, daß die Ursache zum Tode der drei schwedischen Forscher nicht in Kälte oder Hunger zu suchen ist. Recht unwahrscheinlich ist, daß die Erschöpfung nach dem Schlittenmarsch herab vom 83. Grad so vollständig gewesen sein soll, daß nicht eine längere Ruhepause ihren körperlichen Zustand wieder hätte heben können. Krankheit irgendwelcher Art erscheint gleichfalls wenig annehmbar als unmittelbare Todesursache. Bleibt daher nur noch die eine Annahme: Alle Zuversicht, alle Hoffnungsfreudigkeit muß sie verlassen gehabt haben. »Resignation« – Ergebung ins Schicksal! Ohne Widerstand.

Sieht man die Dinge so, dann erhebt sich die Frage: War die Lage am 5. Oktober, als die Expedition wieder auf festem Grund und Boden stand, so hoffnungslos, daß sie zur Verzweiflung berechtigt hätte? Nach allem, was wir wissen, müßte diese Frage klar und ohne Einschränkung verneint werden. Der Zwang, überwintern zu müssen, war kein Grund zu verzweifeln. Andrée und seine Gefährten kannten aus der Geschichte der Polarforschung Beispiele genug, daß Männer unter den denkbar primitivsten Verhältnissen vermocht hatten, sich durch die Zeit der Polarnacht hindurchzubringen. Zumal Nansens und Johansens Überwinterung wird Andrée, Strindberg und Fränkel klar vor Augen gestanden haben: Wenn *diese* beiden Norweger nach all ihren Strapazen, mit ihren geringen Hilfsmitteln und mit ihren kärglichen Aussichten, je zu Menschen zurückzukehren – wenn *die* über alles hinwegkamen, dann mußten die drei schwedischen Luftfahrer sich weit besser gerüstet und besser gestellt fühlen für die sechs oder sieben Monate, die sie vielleicht in der Einsamkeit auszuharren verurteilt waren. Die Küste von Spitzbergen war ja gar nicht weit. Sobald der Frühling kam, hätten sie ohne alle übermäßige Anstrengung oder Schwierigkeit dessen Nordküste mit Kajak und Schlitten erreichen können. Dort hatten sie Depots anlegen lassen, dort hatten sie auch die beste Aussicht, von einem Fangfahrzeug gefunden

und an Bord genommen zu werden. Und noch ein Lichtpunkt: Es lag doch klar auf der Hand, daß zum wenigsten von schwedischer Seite alles getan und versucht werden würde, sie zu finden und zu retten! Aber es scheint, daß nicht einmal dieser Lichtpunkt vermocht hat, die drei Bedauernswerten bei Widerstandskraft zu erhalten.

Wie schon erzählt, kam im Sommer darauf die Nathorst-Expedition zur Hvitöya. Nathorst war mit mehreren an Land, aber sie sahen nichts. Das Leben der drei war erloschen, Schnee und Eis hatten sie begraben. Überhaupt sah man nicht die geringste Spur davon, daß da vielleicht Menschen auf der Insel gewesen wären und alles Erdenkliche versucht hätten, das bißchen Leben zu retten. Hätte man in dieser Richtung auch nur das geringste Anzeichen entdeckt, dann wäre die Insel selbstverständlich auf das genaueste durchsucht worden, und dann hätte man auch die Reste der Andrée-Expedition schon damals gefunden. Das Jahr 1930 wäre da um eine Sensation ärmer geblieben.

Der Fund auf Hvitöya hat so manchen Gedanken hervorgerufen. Ob wohl auch Roald Amundsen eines Tages gefunden werden wird? Könnte nicht seine Leiche eines Tages an irgendeiner öden Küste angespült werden? Vielleicht kommt auch der Tag, der uns Aufklärung bringt über das Ende der Letzten von der »Italia«?

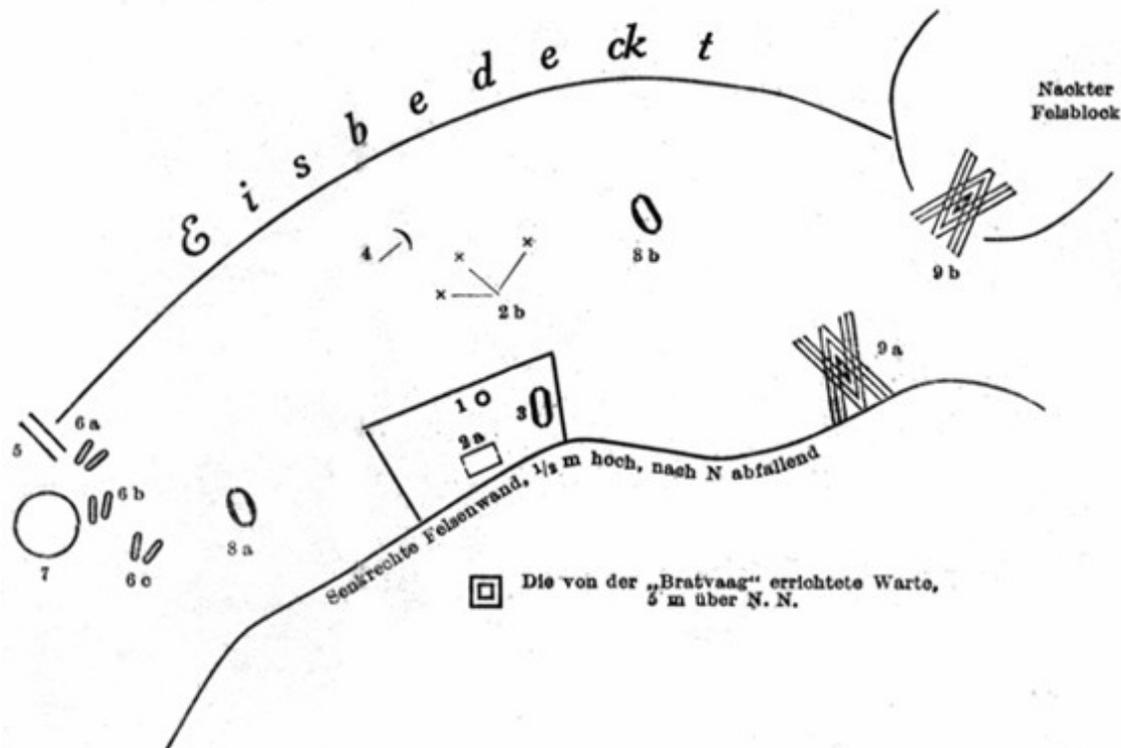
Der Zufall bringt so manches Mal Licht ins Dunkel. Die Auffindung der Andrée-Expedition hat die Gedanken auch hinabwandern lassen zu dem englischen Polarforscher Kapitän Robert Scott dort unten auf der großen Eisbarriere am Gestade des »sechsten Erdteiles«, des Kontinents am Südpol. Für unmöglich soll man es nicht ansehen, daß der Tote mit seinen Gefährten mit den Eismassen nach Norden geführt wird und vielleicht eines Tages von Walfängern auf einem treibenden Eisberg gefunden wird. Freilich, wünschen möge dies keiner! Scott selber hatte den Wunsch, im großen weißen Schweigen den letzten Schlaf zu schlafen – dort, wo er seines Lebens Werk vollbracht. Wir, die wir ihn fanden, haben uns, wie selbstverständlich, in Ehrerbietung diesem Wunsche gebeugt, und wir beließen ihn auf dem Felde der Ehre, auf dem er gefallen.

Die Namen Roald Amundsen und »Italia« leiten hin zu Malmgren, dem tapferen jungen Schweden, der sich einunddreißig Jahre später auf demselben Packeise umherirren fand, auf dem auch sein Landsmann Salomon August Andrée gewandert ist. Ob je eines Menschen Auge Malmgrens Leiche erblicken wird? Der bedeutende französische Polarforscher Professor J. B. Charcot, der seit dreißig Jahren in den kalten Zonen Forschungen treibt, meist auf seinem in aller Welt bekannten Schiff »Pourquoi pas«, und nach dem das Charcot-Land in der Antarktis benannt ist, hält es für keineswegs ausgeschlossen, daß das Eis den toten Malmgren einst wiedergeben könnte. So hat er es jüngst in Stockholm ausgesprochen. Und man muß ihm zustimmen, wiewohl nur die Möglichkeit nicht gleich Null, die Wahrscheinlichkeit aber gering ist; aus welchen Gründen gering, bleibe hier unerörtert. Wer sich vor Augen hält, welche Verwüstungen Bären und Füchse im Lager Andréés anrichteten, wird wenigstens einen Grund sofort herausfühlen.

1. Andrées Schädel
- 2 a. Fränkels Oberkörper
- 2 b. Fränkels restliche Gebeine
3. Schlafsack aus Rentierleder

4. Ballonanker
5. Schlitten
- 6 a—c. Je ein Paar Schneeschuh
(Schnoetretter, nicht Ski)

7. Kleidungsgegenstände, eingepackt in einen Teil der Ballonhülle
- 8 a und b. Eisbärbälge
- 9 a und b. Treibholz, zum Trocknen hochgestellt.



Skizze des Todeslagers (nach Stubbendorf)

Die Oberkante der Felsenwand ist nur etwa 1 m tiefer als die Warte. Ausmaße der Hütte: 1 · 1,5 m. Oestliche und nördliche Hüttenwand aus Treibholz, westliche Wand aus Walrostrippen und Segeltuch. Entfernung der Warte vom Meeresufer (westlich links im Sinne der Karte) fast 170 m.

Von Malmgren, dem trotz seiner Jugend in der Arktis allseitig erfahrenen, mutigen Schweden, wissen wir übrigens, wie er über seinen Landsmann Andréé gedacht hat. Ein schwedischer Meteorologe, Dr. Nordenmark, berichtet, daß er erst vor wenigen Jahren mit Dr. Finn Malmgren eingehend über die Andréé-Expedition gesprochen hat und dabei hervorhob, wie »eigenartig« es doch gewesen sei, daß dieses »Wagestück« überhaupt in Szene gesetzt wurde. Malmgren erwiderte (nach Nordenmarks Angabe wörtlich): »Ich würde mich nicht besonnen haben mitzumachen!« Ein Ausspruch, der Malmgren ebenso ehrt wie Andréé.

War es Zufall, daß kurz nach der Auffindung der Andréé-Expedition die verblüffte Welt erfuhr, auch von der viel länger verschollenen Franklin-Expedition seien Reste durch einen kanadischen Flieger entdeckt worden? Sir John Franklin war am 18. Mai 1845 mit den Schiffen »Erebus« und »Terror« in See gegangen, um die nordwestliche Durchfahrt, nämlich vom nördlichen Atlantik zum nördlichen Pazifik, zu finden. 134 Köpfe stark war seine Expedition. Keiner dieser Männer ist je zurückgekehrt. Die Schiffe wurden zum letzten Male von Walfischfängern am 26. Juli 1845 vor der Mündung des Lancaster-Sundes gesehen. Als man dann nichts wieder von ihnen hörte, entsandten England und Amerika in den Jahren 1847 bis 1857 nicht weniger als 39 verschiedene

Expeditionen zur Aufsuchung der Verschollenen. Im Jahre 1850 fand man Franklins erstes Winterquartier an der Beechey-Insel. 1854 wurde von Eskimos berichtet, die ganze Expedition sei untergegangen. Dies war alles, was in jenen zehn Jahren zu ermitteln war. Doch Sir Franklins Gattin ließ die Hoffnung nicht fahren, ihren Mann doch noch aufzufinden, und schickte 1857 eine neue Expedition aus. Dieser glückte es, in zwei langen Jahren voller Mühsal und Strapazen das Schicksal der Verschollenen einigermaßen aufzuhellen. Franklin ist vermutlich am 11. Juli 1847 gestorben. Von den Überlebenden soll es 105 Teilnehmern geglückt sein, die Schiffe wieder freizubekommen und Kap Victoria an der amerikanischen Nordküste zu erreichen, um von dort zu Fuß zum Großen Fischfluß zu marschieren. Weiter kamen die Nachforschungen damals nicht. Doch hörte der Polarforscher Hall im Jahre 1866 von Eskimos, es seien viele weiße Männer auf dem Marsche nach Süden irgendwo in den kanadischen Wüsten umgekommen. Diese Kunde veranlaßte eine neue Hilfsexpedition, die auf abenteuerlicher Schlittenreise 1879 nach König-Williams-Land gelangte und dort nicht nur eine Masse Überreste an Ausrüstungsgegenständen fand, sondern sogar einige Leichen. Andere Leichen waren unverkennbar begraben gewesen, von Eskimos jedoch wieder ausgegraben und geplündert und später von Raubzeug gefressen worden. Jetzt, im Jahre 1930, kam der kanadische Major Burwash auf einem Fluge zum Magnetischen Nordpol auch nach König-Williams-Land und entdeckte dort zwei weitere Zeltlager, die von der Franklin-Expedition herkommen. Seine Funde enthalten höchst wertvolle Aufzeichnungen wissenschaftlicher Natur. So mußten also 85 Jahre vergehen, bis die letzten Reste dieser Expedition aufgefunden wurden.

Das merkwürdigste Beispiel jedoch von späterer Auffindung solcher Reste ist in der Geschichte der Polarforschung wohl der Fall des Holländers Willem Barents. Er ist, wie man sich erinnern wird, der Entdecker der Insel Novaja Semlja. Nach ihm ist das Meer zwischen Nordkap und Kap Kanin Barents-See genannt.

Barents versuchte schon 1596, also lange vor dem Dreißigjährigen Kriege, die »nordöstliche Durchfahrt« zu finden (die erst zu Andrées Zeiten durch den Schweden Nordenskiöld erzwungen wurde). Barents entdeckte damals so nebenbei erst die Bären-Insel, dann Spitzbergen, und ging nun nach Novaja Semlja, wo dann überwintert werden mußte. Diese Überwinterung war die erste, die die Geschichte der Polarforschung verzeichnet. Im Frühjahr 1597 setzte die Expedition fort, und Barents machte den tollkühnen Versuch, in zwei offenen Booten von Novaja Semlja nach Russisch-Lappland zu gelangen. Er selber starb unterwegs. Seine Mannschaft wurde nach der Halbinsel Kola verschlagen und dort durch ein holländisches Fahrzeug gerettet. Die Hütte, in der Barents auf Novaja Semlja überwintert halte – sie war nur aus Treibholz kümmerlich zusammengeschlagen –, stand nun leer und verlassen, und keines Menschen Auge hat sie wieder erblickt, bis der Zufall den norwegischen Kapitän Carlsen im September 1871 dorthin führte. Die Hütte stand – es klingt unglaublich – noch immer, und als man sie betrat, fanden sich noch alles Hausgerät vor und alle Bücher, die Barents fast dreihundert Jahre zuvor dort zurückgelassen hatte. Und alles noch in bestem Zustande! Drei Jahrhunderte waren über die Sachen hinweggegangen!

Solche Wunder kennt wohl bloß die Arktis. In ihrem weißen Schoße verbirgt sie vieles dem Menscheuauge, aber sie bewahrt es. Und kommt ein freundlicher Zufall zu Hilfe, so bringt sie späteren Geschlechtern Kunde von den Großtaten früherer Geschlechter.

(Deutsch von Dr. Adrian Mohr.)

Anhang

Die kleine Abhandlung wurde von Andrée im Jahre 1893 geschrieben, aus unbekanntem Gründen nicht gedruckt und erst im Jahre 1930 veröffentlicht. Ballonphotographie als Grundlage für kartographische Aufnahmen wurde erst durch den Weltkrieg zu der Vollkommenheit gebracht, die schon Andrée vorgeschwebt hatte. Auch in diesem Punkte war er seiner Zeit weit voraus.

Zu den Zwecken, denen die neuerdings in Stockholm begonnenen wissenschaftlichen Ballonfahrten dienen sollen, gehört auch die Ballonphotographie, das heißt Photographieren vom schwebenden Ballon aus. Zweifache Absicht wird hiermit verfolgt. Teils will man erproben, ob derartige Photographien eine geeignete Grundlage für kartographische Aufnahmen von größeren oder kleineren Gebieten abgeben, teils feststellen, ob man nach ihnen die Bewegungen des Ballons wünschenswert genau bestimmen kann. Für den erstgenannten Zweck gibt es zwei Möglichkeiten der Ballonphotographie: entweder photographiert man ein und dieselbe Gegend von zwei ziemlich weit auseinander liegenden Standorten aus, oder man photographiert senkrecht nach unten. Die Bilder, die man im erstgenannten Verfahren erhält, kann man nur paarweise anwenden, will man die wirkliche Gestaltung der Landschaft ermitteln; nach dem letztgenannten Verfahren zeigt jedes einzelne Bild selbstverständlich das wirkliche Aussehen ohne weiteres. Um die Bewegung eines schwebenden Ballons zu bestimmen, eignen sich die Photographien der ersteren Art nicht, wohl aber sind die lotrecht aufgenommenen hierzu ganz besonders geeignet. Da diese letzteren Bilder also doppelte Aufgabe erfüllen können, sind solche bei unseren Versuchsfahrten in erster Reihe gemacht worden.

Was nun derartige Photographien angeht als Unterlage für kartographische Aufnahmen, so ist ohne weiteres klar: man kann von einer Landschaft kein klareres und korrekteres Bild bekommen, als wenn man sie senkrecht vom Ballon photographiert. Aber hieraus folgt noch nicht, daß solch Bild zugleich die beste Landkarte abgibt. Denn an eine solche stellt man gewisse Ansprüche, die eine Photographie eben nicht erfüllen kann. Es braucht da nur an die Unmöglichkeit erinnert zu werden Höhenunterschiede im Terrain durch solche Photographie sichtbar zu machen. Doch auch abgesehen hiervon lassen sie dies und jenes zu wünschen übrig – manchmal merkwürdigerweise gerade dadurch, daß sie *zu* genau sind. Eine Photographie macht nämlich keinen Unterschied zwischen Wichtigem und Unwichtigem; oft genug zeigt sie das letztere auf Kosten des ersteren. Durch unsere Versuche hat sich zum Beispiel ergeben, daß so wichtige Dinge wie Straßen und Wege auf den Bildern oft äußerst mangelhaft, manchmal auch gar nicht zu erkennen sind. Das liegt dann daran, daß sie durch anderes verdeckt werden, am häufigsten durch Bäume. Der Mangel tritt besonders dann auf, wenn es sich um schmale Wege handelt in der Nähe der Bildgrenze oder um solche durch dichten Wald oder längs dicht zusammenstehender Bäume mit vollem Laub. Sollen Ballonphotographien zu Zwecken der Kartographie systematisch aufgenommen werden, so erfordert dies große Aufmerksamkeit, um in jedem Falle den günstigsten Augenblick für die Belichtung wahrzunehmen. Geschieht dies nicht, dann können sich später in die Landkarten erhebliche Irrtümer einschleichen, obschon die erhaltenen Photographien sonst vielleicht nicht das geringste zu wünschen übriglassen.

Bezüglich der Anwendung der Ballonphotographie auf Bestimmung des Weges, den der schwebende Ballon nimmt, hat sich eine ganz unerwartete Schwierigkeit ergeben. Es stellte sich nämlich heraus, daß auch die besten Landkarten, die wir besitzen, unvollständig in solchem Grade sind, daß es oft äußerst schwer hält, auf ihnen die photographierte Landschaft wiederzuerkennen. Dies soll selbstverständlich nicht etwa heißen, daß der Kartograph lässig

gearbeitet habe; zu ihrer Zeit sind die Karten natürlich ganz richtig gewesen. Hier soll nur festgestellt werden, daß sie heutigestags mit der Wirklichkeit nicht mehr voll übereinstimmen. Es ist da ein sehr wichtiger Punkt nicht außer acht zu lassen, will man nach Ballonphotographie den vom Ballon zurückgelegten Weg bestimmen. Man darf da nämlich nicht bloß ab und zu ein Bild aufnehmen und die Zeit der Aufnahme darauf vermerken, sondern man muß möglichst genau durch Augenschein bestimmen, über welcher Gegend man sich im Augenblick befand. Die Photographien dienen dann nur noch zur Bestimmung des exakten Ortes, wo der Ballon sich befand. Weiterhin muß das zu photographierende Gelände so gewählt werden, daß möglichst viele leicht wiederzuerkennende Einzelheiten mit aufs Bild kommen. Einzelne stehende Gebäude, Felder, Wälder, Hügel geben dem, der die photographierte Landschaft hinterher identifizieren will, fast gar keine, Eisenbahnlinien hingegen zumal in Verbindung mit Straßenkreuzungen, die besten Anhaltspunkte. Dasselbe gilt von Küstenlinien, wenn sie in größerer Ausdehnung aufs Bild kommen, und von mittelgroßen Binnenseen, wenn sie charakteristische Uferlinien haben. Die Photographien recht groß nehmen zu können, ist besonders vorteilhaft; je größer das abgebildete Gebiet, um so mehr charakteristische Einzelheiten findet man darauf.

Die hier besprochenen Methoden haben ihre Mängel, und mancher wird ihnen deswegen Wert schlechthin absprechen wollen. Doch ich bin überzeugt, zu einer besseren Meinung wird derjenige gelangen, der für einen gewissen Zeitpunkt den Standort eines Ballons ermitteln will, wenn sich der Ballon mit größerer Geschwindigkeit über unbekannte Gegenden bewegt und dabei noch um seine Achse rotiert! Dann soll man diese Methode wohl schätzen lernen!