

# VEREINS BERICHT

Zweig Lindau (B)

im Deutschen Alpenverein  
(Deutscher Bergsteigerverband im NS. Reichsbund für Leibesübungen)

Geschäftsstelle bei Kaufmann Josef Gruppert, Lindau (B) Postfachkonto München Nr. 15250 Fernsprecher Nr. 2051 (Gruppert)  
Verantwortlich für den Inhalt: Karl Walter, Lindau (B) 4 (Schachen)

1. Jahrgang

Lindau (B), April 1939

Nr. 1

## Das Lawinenunglück auf Garfreschen

Ein tragisches Geschehnis hat am 2. Januar 1939 die drei Mitglieder der Jugendgruppe des Zweiges Lindau: Lisl Höret, Georg Kastner und Meinrad Kemper aus dem Leben gerissen.

Sie waren mit noch weiteren Mitgliedern der Jugendgruppe auf der Ernst-Krieger-Hütte, um die Weihnachtsferien zu verbringen. Die Schnee- und Wetterverhältnisse waren nach Weihnachten aber derart ungünstig, daß keine Fahrt durchgeführt werden konnte.

Für den 2. Januar war ursprünglich die Heimfahrt festgesetzt. Aber gerade an diesem Tag wurde es schön und deshalb wurde beschlossen, eine Fahrt auf das Schwarzköpfel durchzuführen. Neun Glieder beteiligten sich, zwei blieben zum Hüttendienst zurück.

Ungefähr  $\frac{3}{4}$  Stunden von der Hütte, ehe noch die Gruppe in steiles Gelände kam, ging ein Schneebrett ab, das L. Höret und M. Kemper mit sich riß; Schnee aus dem Wald oberhalb rutschte nach und nahm noch Hans Höret, G. Kastner und W. Krabacher mit. Krabacher konnte sich sofort freimachen, eine halbe Stunde später wurde Hans Höret gefunden. Die inzwischen von den anderen Gliedern und der zur Hilfe gerufenen Rettungsmannschaft durchgeführte Suche führte zum Auffinden auch der letzten drei noch Verschütteten. Die sofort angestellten und im Tal fortgesetzten Wiederbelebungsversuche blieben aber

leider erfolglos, obwohl sie von zehn Personen fast bis Mitternacht durchgeführt wurden.

Nach den eingeholten Berichten war das Verhalten der Teilnehmer nach dem Unglück, besonders der sofortige systematische Beginn der Bergungsarbeiten, die Durchführung selbst, in jeder Beziehung einwandfrei und hätte auch von älteren Bergsteigern nicht besser durchgeführt werden können.

Der Zweig Lindau und seine Jugendgruppe beklagen aufs tiefste den Verlust dreier junger, hoffnungstroher Menschen, die zur Erholung in die herrliche Bergwelt zogen und die durch unglückliche Umstände an einer sonst als ungefährlich geltenden Stelle ihr Leben vollendeten. Ihr Andenken wird bei allen, die sie kannten, nie erlöschen.

## Aus dem Tagebuch meiner Islandreise

vom 31. Mai bis 29. Juni 1938

Von S. Geuppert

Bevor ich von meiner Islandfahrt kurz und wahllos ein paar Tagebuchblätter bringe, möchte ich über Island selber folgendes sagen:

Island ist etwa so groß wie Bayern, Württemberg und Baden zusammen; seine nördlichste Spitze Kap Horn greift bis zum Polarkreis heran. Ein Siebtel des Landes ist vom Gletscheris bedeckt (der größte isländische Gletscher, der Vatnajökull, ist so groß wie sämtliche Gletscher Europas zusammen!), ein Siebtel von Lava, der Rest ist zum großen Teil mageres Weideland, geeignet für Schaf- und Ponyzucht. — Da der Golfstrom noch einen letzten Zweig warmes Äquatorwasser bis nach Island hinaufschickt, ist Island, trotz der Nähe des Polarkreises, wohl ein kühles, aber kein kaltes Land.

Mitte des 9. Jahrhunderts wurde Island von Norwegern und zwar von den Besten des Landes besiedelt, später kam auch von Irland her Einwanderung. Die Einwohnerzahl Islands dürfte 110 000 betragen, davon treffen 35 000 auf die Hauptstadt Reykjavik, 6000 auf Akureyri im Nordland, je 2000 auf die kleinen Fischstädtchen Hafiördur und Siglufjördur, der Rest verteilt sich auf die Niederlassungen und Höfe in der Nähe der Küste, das Innere des Landes ist unbewohnt.

Der Isländer ist von hoher geistiger Begabung und Regsamkeit, man kann bei den Farmern oft auf gute Büchereien stoßen. In den Schulen ist außer Dänisch auch Deutsch Pflichtfach, daher wird man beim Durchschnitts-Isländer meist auch gute Kenntnisse der deutschen Sprache finden.

Eisenbahnen gibt es in Island keine; der Verkehr wird zu Fuß oder für größere Entfernungen durch Reiten auf den ausdauernden isländischen Ponys vermittelt; in neuerer Zeit ist nun auch das Auto hinzugekommen — an Autostraßen, wie die unseren, darf man aber da nicht denken; sehr oft ist es nur eine Gleisspur, der das Auto folgt, und daß man mit ihm auch Bäche, Furten von Flüssen und sonstiges Gewässer auch ohne Brücken durchfahren kann, daran muß man sich eben gewöhnen.

Bäume fehlen vollständig, nur im Norden von Akureyri findet man kleine Birken und die Ebereschen, in der Nähe von Thingvellir sah ich Versuchsanpflanzungen von Regföhren, die anscheinend gut vorwärts kommen. Ebenso werden wieder Versuche im Anbau von Getreide gemacht. Da Obst und Gemüse nicht gedeihen und deren Einfuhr sehr teuer ist, fehlen diese meist auf dem isländischen Tisch.

Bild kommt infolge Fehlens des Waldes keines vor, auch keine Schlangen und Frösche, dagegen gibt es etwa 100 Arten von Vögeln wie Möven, Eiderenten, Wildgänse, Sing Schwäne, Seeadler (von diesen leider nur noch etwa 20 Paare) usw.

In der Pflanzenwelt ist fast der ganze arktische Norden vertreten, am häufigsten sieht man Steinbrech in großen Kolonien, dann die arktische Zwergweide, Heidekraut, Rauschbeeren, eine kleine Anemonenart usw.

Zur Seereise Hamburg—Hull—Reykjavik—Akureyri—Reykjavik—Grimsby—Hamburg benützte ich den Dampfer „Dettifos“ der isländischen Dampfschiffahrtsgesellschaft Reykjavik. „Dettifos“ ist ein Frachtschiff mit 2500 Bruttoregistertonnen und hat eine Fahrgast-Einrichtung für 22 Personen erster und 12 Personen zweiter Klasse. Für die Fahrgäste erster Klasse steht ein hübscher Rauch- und ein geräumiger Speisesalon zur Verfügung. Die Kabinen sind alle 2—4bettig, die Mannschaft bestand aus lauter Isländern, sie konnten außer dänisch auch etwas deutsch sprechen. Auf dem ganzen Schiff herrschte überall Sauberkeit und Reinlichkeit. Die Mahlzeiten waren alle reichlich und sehr gut zubereitet.

Die Ladung des Schiffes bestand aus Stückgütern und zwar von Deutschland hauptsächlich aus Eisenwaren und sechs Autos, in England bekamen wir Mehl, Zucker, Kaffee, Tee, Kartoffeln, Zellstoff, Treiböl. Die Rückfracht für England waren getrocknete Klippfische, frische Fische in Eis, ferner Wolle, Häute. Für Deutschland nur etliche hundert Ballen getrocknete Fische.

Für Unterhaltung sorgte ein Radio-Lautsprecher, der jedoch nur auf englische, dänische oder den Isländischer eingestellt war. Neuigkeiten brachte alle paar Tage der Bordfunke, jedoch nur auf isländisch.

Und nun einiges aus meinem Tagebuch über diese Fahrt nach dem Grundsatze: Wenn einer eine Reise tut, dann soll er nicht alles erzählen!

31. Mai: Ich bin 14 Uhr an Bord, da der Dampfer 16 Uhr in See gehen soll, es wird aber 20 Uhr, bis wir vom Kai ablegen. Mittlerweile sind alle Fahrgäste angekommen. Wie ich so nach und nach merke, bin ich der einzige Deutsche in der ersten Klasse, sonst sind noch vier Isländer da, die zum Teil gut deutsch können. Ich komme auch mit meinem Kabinengenossen zusammen, wir stellen uns vor, er heißt Einar Gudmundsson. Ich komme bald darauf, daß er fast nicht deutsch kann, also muß englisch herhalten, was hier und da recht lustig war.

Dann waren die Fahrgäste zweiter Klasse da, die ich etwas näher beschreiben muß. Hier waren es sogar drei Deutsche, ein Berliner, namens Retke, ein Segelfluglehrer, ein netter, junger Mann, der seinen Kameraden auf Island ablösen mußte, und ein Mediziner, der von der Seefrankheit bis Reykjavik beständig geplagt wurde; dann war ein Ungar da, der in Reykjavik eine Stellung als Cellist suchte, und endlich noch acht Isländer und Isländerinnen. Unter den Fahrgästen zweiter Klasse war auch eine einfache, ernste Frau, die ich ein paarmal auf englisch anredete, worauf sie mich aber jedesmal verständnislos anstarrte. Aha, eine Isländerin, die kein Wort Englisch kann (oder ist mein Englisch so schlecht, daß sie es nicht versteht?), hinterher stellte es sich heraus, daß es eine Deutsche war, die kein Wort Englisch verstand! Einen jungen Isländer, Brynjonsson hieß er, lernte ich auch näher kennen, er ist Student, war in Deutschland und hilft nun in seinen Ferien als Werkstudent in Island bei der Heringsfischerei mit.

1. Juni: In der Nordsee. Bei Tisch ging es immer sehr lebhaft zu. Da die Isländer alle gut deutsch konnten, mußte ich mich wenigstens bis Hull nicht mit englisch herumplagen. Am Kopfende des Tisches thronte der Herr Kapitän und dann kamen die anderen. Neben mir saß der Erste Ingenieur, ein netter, ruhiger Mann, mit dem ich mich mit deutsch und etwas englisch gut unterhalten konnte. Der Herr Kapitän sprach jedoch nur isländisch, gegen seine Fahrgäste war er sehr wortkarg, selten hörte ich ihn mit ihnen, sofern es keine Isländer waren, reden und mit mir sprach er überhaupt nicht. Zuerst probierte ich es in der früh mit „Guten morgen, Herr Kapitän“, dann mit „good morning“ und zum Schluß auf isländisch „godan daginn“ und als er auch daraufhin als Antwort nur etwas knurrte, gab ich es auf. Nur ein einziges Mal, so gegen Ende der Fahrt, sprach er zu mir nach langer Weherlegung einen ganzen Satz deutsch: „Wollen Sie eine Snaps haben?“, worauf ich kurz antwortete: „No, thank you, I dont like snaps“

4. Juni: Gestern kamen in Hull die Engländer an Bord, von denen die meisten „for pleasure“ nach Island reisen. Wir bekamen in der 1. Klasse außer einem Einzelgänger, einer Dame, drei ältere Ehepaare, die sich als sehr nett und durchaus seefest entpuppten. Mein mangelhaftes Englisch verhinderte bei Tisch oder sonst darnach größere anregende Gespräche. Die See ist ruhig. Die isländischen und dänischen vielen Leckerbissen an der Tafel finden auch bei den Engländern großen Anflug. Einmal suchte ich mir auf einer Platte ein mir bisher unbekanntes Gericht heraus, es sah aus wie eine nicht ganz klare Sülze in Stücke geschnitten, schmeckte nicht schlecht und hatte leichten Fischgeschmack. Die englische Dame zu meiner Rechten frag mich, was ich da esse? „Ich weiß nicht, was es ist“, antwortete ich, worauf es von meinem Gegenüber laut und vernehmlich kam: „that is walkfish bacon“. So, so, sagte ich mir, jetzt hast Du auch einmal einen Walkfischspeck gegessen! Ich konnte die Sache leider nicht mehr rückgängig machen, das Stück lag schon fest verstant in meinem Magen — und kam nicht wieder.

6. Juni: Wir haben vormittags schönes Wetter und es ist auch etwas wärmer wie gestern, aber starke Atlantik-Dünung. Nachmittags aber frischte der Wind immer mehr auf, sodaß man bald mit gutem Recht von „grober See“ reden konnte — ich schätzte so Windstärke 6/7 und Wellenberge bis zu 4 bis 5 Meter. Die große langgezogene Atlantik-Dünung, die bisher stumm herangerollt kam, wird nun lebendig und bekommt ein anderes Gesicht; innerhalb der Berge und Täler rührt es sich, die Bergrücken setzen Schaumkronen auf, die sich bald in große Brecher verwandeln und mächtig rauschend, sich überstürzend, heranziehen. Sieh, da kommt eine besonders große See heran, breit und drohend springt sie uns an und packt uns auch. Zuerst wird das Schiff in die Höhe gehoben und dann geht es hinunter ins Tal. Auf der Luwseite (Windseite des Schiffes) prasselt und schäumt der Brecher übers Mastdeck, reißt und rüttelt an der Deckladung, während in Lee grünlichschwarz, unheimlich drohend, der Wellenberg über uns steht. Der scharfe Wind bohrt sich in die überkommende Seen, sodaß das Mastdeck oft nur in eine brodelnde, weiße Gischt eingehüllt ist. Immer wieder kommen neue Seen, neue Berge, neue Täler, aber keine gleicht den anderen, doch alle fallen sie über das kleine Schiff in dem weiten, schäumenden Weltmeer her. Ich stehe auf dem Bootsdeck, geschützt hinter einem der Rettungsboote, und kann mich an dem Anblick der aufgeregten See nicht satt sehen. Auf der Luwseite, die immer wieder Wasser übernimmt, kann sich natürlich niemand aufhalten — unser „Dettifoss“ schlingert und stampft stark. Die Zahl der Seekranken, besonders unter den Jungen, ist jetzt sehr groß.

7. Juni: Um 3 Uhr weckte mich Herr Gudmundsson, und als ich an Deck ging, sah ich vor uns wunderbar klar Berge und Felsen, Schnee, Gletscher: das ist Island! Die Sonne ging gerade auf! Der Wind hatte sich in der Nacht gelegt, die See war wieder ruhiger. Um 7 Uhr gingen wir vor den Westmänner Inseln, die Island vorgelagert sind, vor Anker und löschten Öl. Der Anblick der schroffen Basaltwände, die steil aus der See heraussteigen, oben die grünen Matten mit weidenden Schafen, tausende von Eiderenten in den Wänden, alles von der klaren nordischen Sonne umflossen, war überwältigend schön.

Die Ladung war bald geladigt, wir fuhren weiter und um 18 Uhr kam Reykjavik in Sicht, wo wir um 19 Uhr am Kai anlegten. Hier war eine große Menschenmenge versammelt, um die 38 Fahrgäste zu empfangen, denn die meisten davon waren ja Isländer. Uns jedoch empfing Reykjavik mit einem eifrigen Wind.

(Fortsetzung folgt.)

## Die Alpenvereine in Böhmen und Mähren

In diesen Tagen haben die unabänderlichen Entschlüsse des Führers wiederum ein Stück Weltgeschichte geformt. Nach der Neuordnung in den Protektoratsgebieten Böhmen und Mähren ist auch der Wiederanschluß der Alpenvereine Moravia, Nordmähren und Prag an den Gesamtverein nur noch eine Formsache. Ueber die wechselvollen Schicksale des Zweiges Prag haben wir schon in Nr. 3 vom Oktober 1938 berichtet.

Echter Bergsteigergeist fand auch beim A. B. Moravia in Brünn eine Pflegestätte. Bald nach der 1881 erfolgten Gründung erfolgte der Kauf der Brünner-Hütte auf der Ostseite des Dachstein. Später ging dieses Haus in den Besitz des A. B. Zweiges Austria-Wien über. Ausgleich und Ersatz bot der Bau der Wangenitzsee-Hütte in der Schobergruppe, die für Brünn als Arbeitsgebiet günstiger liegt. Um die seit langem schon rein völkisch eingestellten deutschen Studenten in Brünn zur alpinen Tätigkeit heranzuziehen und die Jungakademiker dafür zu begeistern, entstand innerhalb der Moravia 1913 die Deutsch-Akademische Gruppe als Arbeitsgemeinschaft, die eine rege alpine Tätigkeit entfaltete und dem eifrigen Vereinsleben der Moravia den Stempel aufdrückte. Die Gründung des D. A. B. Nordmähren mit dem Sitz in Olmütz reicht in das Jahr 1910 zurück.

In vorbildlicher Art haben sich die Deutschen Alpenvereine in Böhmen und Mähren gleich jenen in den Sudetenländern und in der Slowakei für deutsche Art und deutsches Wesen immer eingesetzt. In dem bedeutungsvollsten Abschnitt jüngster deutscher Geschichte findet ihre völkische Einstellung und ihre großdeutsche Bestimmung den schönsten Lohn. (Aus dem A. B.)

## Allerlei Wissenswertes

Dem Zweigverein Borsatzberg, der mit seinen Bezirksvereinen Bregenz, Bregenzwald, Dornbirn, Egg, Feldkirch, Hohenems, Lustenau, Montafon, Nenzing, nahezu ganz Borsatzberg umfaßt, hat sich nunmehr auch der Zweigverein Bludenz eingegliedert. Auf der in Bludenz stattgefundenen Hauptversammlung wurde Walter Flaig der bekannte alpine Schriftsteller, Bergsteiger und Skiläufer einstimmig zum Vereinsführer gewählt.

Turistenrückfahrkarten nunmehr am Bahnhöfen Wien! Die für Reisen in der Ostmark gültigen Turistenrückfahrkarten werden von nun an ausschließlich an den Bahnhöfen der Deutschen Reichsbahn ausgegeben. Die Karten sind daher in Zukunft nicht mehr bei den Geschäftsstellen der Zweigvereine des D. A. B., am Bergwachtshalter usw. erhältlich. Ihre Benützung ist auch auf Mitglieder des D. A. B., die sich mit der Mitgliedskarte und der gültigen Jahresmarke auszuweisen haben, beschränkt. Die Vorteile der Turistenrückfahrkarte sind gegenüber den ermäßigten Urlaubskarten und sonstigen Fahrpreisbegünstigungen sehr groß. Erstens bekommt man durch die Turistenrückfahrkarte eine Ermäßigung auch für weitaus kürzere Fahrstrecken als dies mit den Urlaubskarten möglich ist (also auch schon bei weniger als 200 Kilometer). Weiters ist die Rückfahrt jederzeit möglich, es fällt also der bei den Urlaubskarten geforderte Mindestaufenthalt von sieben Tagen weg. Im Vergleich zu den Sonn- und Feiertagskarten kann mit den Turistenrückfahrkarten die Fahrt jederzeit, also auch an Wochentagen, durchgeführt werden. In Angleichung der Tarife an die Deutsche Reichsbahn haben einzelne Karten (besonders solche für größere Strecken) eine geringfügige Erhöhung erfahren. Die Preise für die kürzeren Entfernungen sind unverändert geblieben. Der Geltungsbereich der Turistenrückfahrkarte erstreckt sich nach wie vor auf Strecken in der Ostmark, die in einem Verzeichnis aufgeführt sind, das das „Taschenbuch der Alpenvereinsmitglieder“ enthält. Ausgangsbahnhöfe sind u. a. auch Bregenz und Lindau (B).

Wichtige Erleichterung bei Benützung der Turisten-Rückfahrkarten. Entgegen den bisherigen Bestimmungen, wonach eine Weiterfahrt über den Zielbahnhof der jeweiligen Turistenfahrkarte durch Nachzahlung im Zuge nicht gestattet war, kann nunmehr eine Nachzahlung beim Schaffner erfolgen, wenn dies dem Schaffner noch vor Erreichung des Zielbahnhofes, auf den die Turistenkarte lautet, gemeldet wird. Hierdurch ergibt sich für den Benützer der Fahrkarte gegenüber der bisherigen Übung mitunter eine namhafte Ersparnis, weil man nicht gezwungen ist, falls man in einem Unterwegsbahnhof den Zug verlassen will, sich eine Turistenrückfahrkarte zu höherem Preis nach einem viel weiter entfernten Bahnhof zu lösen.

65. Tagung des Deutschen Alpenvereins in Graz. In der Zeit vom 28. bis 30. Juli 1939 findet in der Hauptstadt der Erhebung die diesjährige Hauptversammlung des Deutschen Alpenvereins statt. Ein Festauschuß hat schon vor Wochen die Arbeiten aufgenommen, um die Tagung für die zahlreich erwarteten Teilnehmer entsprechend vorzubereiten. Im Festprogramm sind auch zahlreiche Wanderungen, Auto- und Bergfahrten im ganzen steirischen Land und darüber hinaus vorgesehen. Anmeldungen zur Teilnahme werden in der Geschäftsstelle angenommen.

Aus dem Silvretta-Skigebiet. Die Samthalhütte des Alpenvereinszweiges Schwaben in der Silvretta erhielt infolge der Nähe der Schweizer Grenze einen Zollposten. Es sind ständig fünf bis sechs Beamte auf der Hütte, die vom Februar bis Mai bewirtschaftet wird und nach der kürzlich vorgenommenen Erweiterung für 120 Personen Unterkunft bietet.

Auf die in den „Mitteilungen“ Nr. 6 (März 39) abgedruckten „Merkblätter für den Hochalpinen Schilau“ wird besonders aufmerksam gemacht. Jeder Schifahrer schneide sie aus und nehme sie auf Fahrt mit. Die Mühe ist gering, der Nutzen u. U. sehr groß.

## Vereinsbücherei

Zugang 1. Vierteljahr 1939

### 1. Bücher (Neu-Anschaffung):

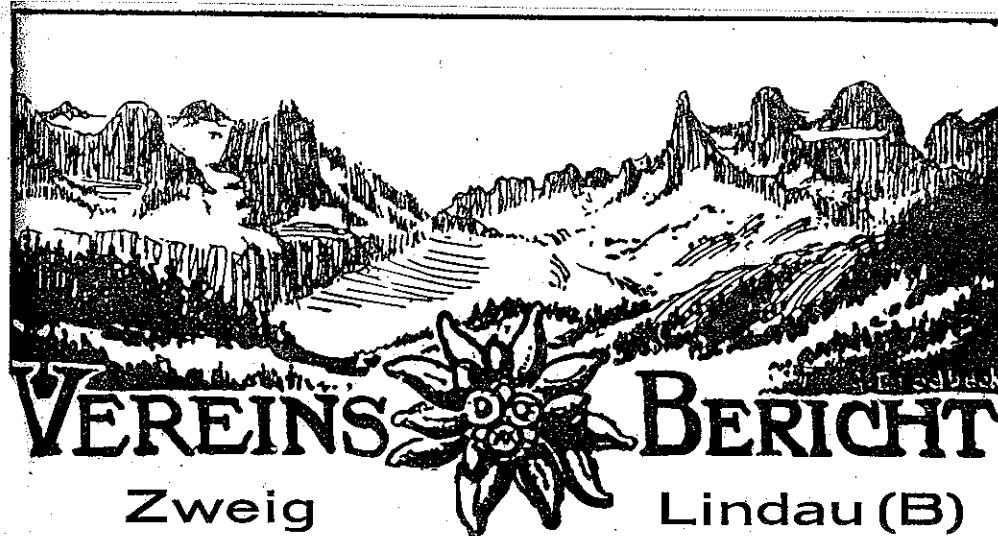
- Emile Favelle, Erinnerungen eines Bergsteigers, 1938.  
Fr. W., Die Reise auf den Großglockner, 1800. 4. Sondergabe der Gesellschaft Alpine Bücherfreunde G. B.  
Julius Abt, Allgäu, Landschaft und Menschen, 1938.  
Walter Flaig, Lawinen, 1935.  
Walter Flaig, Das Gletscherbuch, 1938.  
Fritz Schmitt, Der Bergsteiger von heute, 2. Auflage 1937.  
Fritz Schmitt, Der Berg ist Trumpf, allerhand Stückel vom Tiroler Bergführer Johann Niederwieser.  
Oskar Erich Meyer, Tat und Traum, ein Buch alpinen Erlebens, 3. Auflage 1928.  
Stefan v. Déran, Standard-Abfahrten in Europa, 1938.  
Sigmund Ruud, Skispuren kreuzen die Welt, 1938.  
Hedmaier-Börg-Kasperek-Harrer, Um die Eiger Nordwand, 2. Auflage 1938.

### 2. Periodische Zeitschriften:

- Blätter für Naturschutz, 21. Jahrgang, Heft 3 und 4, Okt. 1938.  
Zeitschrift des D.N.B., Band 69, Jahrgang 1938, mit Karte der Benedigergruppe 1:25000.  
Deutsche Alpenzeitung, 34. Jahrgang 1939.  
Österreichische Alpenzeitung, 61. Jahrgang 1939.  
Alpen, Die, SAC XV 1939.  
Bund für Naturschutz in Bayern, Blätter für Naturschutz, 22. Jahrgang, Heft 1, Januar 1939.  
Bodensee-Geschichtsverein, heimatkliche Mitteilungen, 3. Jhg., Nr. 1, Febr. 1939.  
R. Geizner.

## Einsendungs-Schluß

für die nächste Folge des Vereins-Berichtes: 20. Juni 1939. Bis zu diesem Tage bitten wir alle Mitteilungen, Schilderungen usw., die zum Abdruck kommen sollen, an Vorstand Walter Paulus, Lindau (B), einzusenden.



Geschäftsstelle bei Kaufmann Josef Geuppert, Lindau (B) Postfachkonto München Nr. 15256 Fernsprecher Nr. 2051 (Geuppert)  
Verantwortlich für den Inhalt: Karl Walter, Lindau (B) 4 (Schachen)

Jahrgang

Lindau (B), Juni 1939

Str. 2

## Wanderungen und Bergfahrten

2. 7. 1939: **Widderstein oder Braunnarlspike.**

Sin- und Rückfahrt mit Autobus durch den Bregenzerwald nach Schröden. Fahrpreis: 4.— RM.

29./30. 7. 1939: **Ulmerhütte—Balluga—Leutkircher-Hütte.**

Mit Autobus nach St. Christof, Rückfahrt von St. Anton. Fahrpreis: 4.50 RM.

2./3. 9. 1939: **Lindauer-Hütte—Sulzfluh, Türme.**

Autobusfahrt nach Schagguns. Fahrpreis: 4.— RM.

**Anfangs Okt.: Fahrt ins Blaue (Herbstwanderung).**

Mit Autobus können die Fahrten nur durchgeführt werden, wenn sich mindestens 25 Teilnehmer melden. Der Fahrpreis muß bis zum Ablauf der Anmeldefrist einbezahlt sein.

Vor jeder Bergfahrt wird in der Geschäftsstelle (J. Geuppert) ein ausführlicher Tourenplan aufgelegt, aus dem jeder Teilnehmer alles Nähere erfahren kann.

Zur Teilnahme an diesen Bergfahrten werden alle Bergfreunde eingeladen. Die Bergwanderungen werden in kleineren Gruppen durchgeführt, denen sich jeder seiner Leistungsfähigkeit entsprechend anschließen kann.

## Ehrendes Gedenken treuer Mitglieder

Der Zweig Lindau trauert um den Verlust dreier langjähriger Mitglieder, die rasch nacheinander ihre letzte Wanderung antreten mußten:

Im Krankenhaus Lindau-Hoyren verstarb nach langem, qualvollem Leiden Herr Studienprofessor Josef Ebenhöfer, ein beliebter Schulmann und in seinen gesunden Jahren ein allzeit fröhlicher Bergkamerad. Mehrere Jahre verjah er im Zweig Lindau das Amt des Schriftführers. Viele der älteren Mitglieder werden sich noch der humorgewürzten Jahresberichte erinnern, die Ebenhöfer damals in den Hauptversammlungen vortrug.

Ihm folgte Herr Ludwig Bauer, Rechnungsrat a. D. Er gehörte seit 1897 der Sektion an und erhielt 1937 das Ehrenzeichen für 40jährige treue Mitgliedschaft. Ein naturverbundener, stiller Bergsteiger, der aus seinen geliebten Bergen immer wieder Kraft und Mut heruntersahm für die Mühen und Lasten des Alltags.

Noch länger gehörte der erst kürzlich verstorbene Herr Raimund Rinfelin der Sektion an, denn er war Gründungsmitglied der Sektion (1878), ja er gehörte schon vor dieser Zeit dem D. u. De. A. B. und zwar der Sektion Immenstadt an. Ihn zierte das goldene Ehrenzeichen und der Zweig Lindau verlieh ihm die höchste Ehre, als sie ihn 1928 zu ihrem Ehrenmitglied ernannte. Er war mit Herz und Sinn bei fast allen Veranstaltungen der Sektion und erzählte oft in feiner und humorvoller Weise aus seinem reichen Erinnerungsschatz Vorkommnisse aus dem Bergsteigerleben früherer Zeiten.

Der Tod dieser drei prächtigen Männer wird von uns allen aufrichtig betrauert. Wir bewahren ihnen für alle Zeiten ein ehrendes Gedenken.  
Karl Paulus.

## Hütten dienst auf der Lindauer Hütte

Zur Unterstützung des Hüttenwirts auf der Lindauer Hütte suchen wir noch für die Zeit vom 2. bis 23. Juli ein oder zwei unserer Mitglieder, die während der angegebenen Zeit auf der Hütte Dienst tun wollen. Meldungen sofort an die Geschäftsstelle (Kaufmann S. Geuppert).

In Frage kommen nur erfahrene Bergsteiger, die ein sicheres und ruhiges Auftreten haben.

## Neuen Zulpmeser-Akademikerpfeifel

(1 Kg. Gewicht) hat ein Sektions-Mitglied billigt abzugeben. Näheres in der Geschäftsstelle.

## Hauptversammlung des Deutschen Alpenvereins in Graz

Die Grazer Alpenvereins-Tagung in der Zeit vom 28.—30. Juli wird durch einen Empfang mit Musik auf dem Schloßberg eingeleitet. Die Sitzung des Hauptauschusses findet im Gemeinderatsaal im Rathaus statt, die vertrauliche Vor-

besprechung der Stimmführer im Kammermusiksaal, die Festversammlung selbst im Stefanienaal, der 1200 Personen faßt. Am Samstag ist ein Begrüßungsabend im Brauereisaal in Puntigam, am Sonntag die Freilichtaufführung „Der steirische Hammerherr“ auf dem Schloßberg vorgelesen. Im Zusammenhang mit der Alpenvereins-Tagung finden die Jahresversammlungen der Hilfsvereine „Berein zum Schutz der Alpenpflanzen und Tiere“, „Berein der Freunde des alpinen Museums“, sowie „Berein der Freunde der Alpenvereinsbücherei“ statt. Außer Führungen und Besichtigungen, sowie kleineren Ausflügen in die nähere Umgebung sind eine große Zahl von Autobusfahrten, Tages- und Mehrtages-Ausflügen, sowie Bergfahrten in der grünen Steiermark ausgeschrieben. In Graz wird im Rahmen der Führungen auch Gelegenheit zum Besuch der Ausstellungen „Der Freiheitskampf der Steiermark“ und „Steiermark — Land und Leute“ gegeben sein. Anlässlich der Tagung werden die Steiermark und Graz das Hauptziel einer Reihe von Sonder- und Gesellschaftsfahrten aus den Städten des Reiches. In der steiermärkischen Gauhauptstadt und „Stadt der Volkserhebung“ treffen die dortigen Alpenvereinszweige alle Vorbereitungen, das 1. Fest des D. A. B. in der befreiten Ostmark in einen würdigen Rahmen zu spannen.

Wer an der H. V. in Graz teilnehmen will, melde sich sogleich bei der Geschäftsstelle.

## Grenzübertritt nach Italien im Alpengebiet

Bergsteiger-Grenzübertritt im Alpengebiet zwischen dem Deutschen Reich und Italien.

Das ehemalige österreichisch-italienische Touristenabkommen vom 3. Sept. 1938 wird auch für den Sommer 1939 übernommen und es gelten somit für alle Angehörigen des Deutschen Reiches, die Mitglieder des Deutschen Alpenvereins sind, folgende

### Grenzübergänge:

Ostaler Alpen: Hochjoch, Niederjoch, Hochwilde und Limmeljoch.

Stubai Alpen: Sonnenklarsharte, Pfaffenieder, Wilder Freiger und Freiger-sharte.

Zillertaler Alpen: Pfitscherjoch (jedoch nicht Weg zur Landshtuter Hütte).

Hohe Tauern: Krimmler Tauern, Klammeljoch, Lenksteinjoch und Stallerjoch.

Karnischer Kamm: Lillacherjoch, Hochalpljoch, Snerjoch, Wolanerpäß und Blödenpäß, Maßfeld.

Als Ausweisepapiere sind nötig:

a) Reisepaß,

b) Touristenkarte,

c) gültige Mitgliedskarte des Deutschen Alpenvereins.

Ausstellung der Touristenkarte mit Lichtbild: Gebühr RM 1.—; gültig vom 1. Juni bis 30. September 1939. Nur die staatlichen Polizeiverwaltungen und Landräte, die an der deutsch-italienischen Grenze liegen, werden mit der Ausstellung dieser Karten betraut und zwar:

Gau Tirol: 1. Polizeidirektion Innsbruck; 2. Landrat Imst; 3. Landrat Innsbruck-Land; 4. Rißbüchel; 5. Ruffstein; 6. Landeck; 7. Reutte; 8. Schwaz.

Gau Kärnten: 1. Polizeidirektor in Klagenfurt, mit Polizeiamt Willach; 2. Landrat Hermagor; 3. Landrat Klagenfurt; 4. Landrat Venz; 5. Landrat St. Veit an der Glan; 6. Willach.

Um diese Touristenkarte kann bei den angeführten Stellen unter Beilage des Reisepasses, der Alpenvereins-Mitgliedskarte, eines Lichtbildes, der Gebühr von RM 1.— und der Freimachung für die Rücksendung auch schriftlich angefordert werden.

Deniseurechtliche Erleichterungen kommen für diese Art Grenzverkehr nicht in Frage.

Bei Mißbrauch oder Verstoß gegen die Passvorschriften wird die Touristenkarte entzogen.

Zwischen dem Deutschen Reich und Jugoslawien wurde für den touristischen Grenzübertritt kein Abkommen getroffen.

Die Zweigvereine werden gebeten, Grenzübertritte ihrer Mitglieder möglichst genau hinsichtlich Zeit, Ort und Zahl festzustellen und nach dem Sommer dem DVJ zu melden. Von der Stärke der Inanspruchnahme obiger Grenzübertrittsmöglichkeiten hängt es ab, ob sie in Zukunft aufrecht erhalten bleiben können.

Unsere Mitglieder wollen in diesem Sinne uns nach Beendigung ihrer Urlaubsfahrt Mitteilung machen.

## Neuordnung des Bergsteigens in der Hitlerjugend Zusammenarbeit mit dem Deutschen Alpenverein

In Auswirkung des Vertrages des Jugendführers des Deutschen Reiches mit dem Reichsportführer vom 1. August 1936, sowie des Gesetzes des Führers und Reichskanzlers vom 1. Dezember 1936 wurde bezüglich der Ausbildung der HJ. im Bergsteigen zwischen der Reichsjugendführung und dem Führer des DAV. folgendes vereinbart:

1. Die Ausbildung der Jugend im Bergsteigen obliegt der Aufsicht und Führung der Reichsjugendführung, Amt für Leibesübungen und den nachgeordneten Dienststellen der HJ. und erfolgt in Zusammenarbeit mit dem DAV. nach den nachfolgenden Grundsätzen. Der DAV. stellt sich im Rahmen seiner Zielsetzungen mit seinen Einrichtungen, Ausbildern, Geräten und soweit möglich mit finanziellen Mitteln für die Ausbildung zur Verfügung.
2. Die Jugendgruppen der Vereine des DAV. bleiben in der bisherigen Form für Hitlerjugenden von 14—18 Jahren erhalten. Die Bildung von Sonderformationen für Bergsteigen, ähnlich der Motor- oder Flieger-HJ. usw. ist verboten. Die Jugendgruppen stehen unter Leitung eines vom Zweigvereinsführer nach Zustimmung des örtlichen HJ.-Führers eingesetzten HJ.-Führers (Zweigjugendwart), der vom zuständigen Bannführer bestätigt sein muß. Die bereits vorhandenen Leiter der Jugendgruppen des DAV. können in die HJ. übernommen werden, sofern sie nicht bereits Mitglieder der HJ. sind.
3. Zur Durchführung der mit der Übernahme der bergsteigerischen Ausbildung durch die Hitlerjugend anwachsenden Aufgaben wird im Einvernehmen mit dem Führer des DAV. ein Reichsjugendfachwart für Bergsteigen in die Reichsjugendführung berufen und dem Amt für Leibesübungen, Hauptabteilung Leistungssport, zugeteilt. Dieser ist gleichzeitig der Beauftragte der Reichsjugendführung beim Führer des DAV. und Sachwalter des DAV. für den Einsatz seiner Mittel gemäß Punkt 1. Entsprechend werden für die Gebiete und Banne der Hitlerjugend neben den Gebiets- und Bannfachwarten in den übrigen Sportarten auch Gebiets- und Bannfachwarte für Bergsteigen im Einvernehmen mit den zuständigen Stellen des DAV. eingesetzt. Diese unterstehen dem Abteilungsleiter bzw. Stellenleiter für Leibeserziehung und sind gleichzeitig die Beauftragten des Gebietsführers bzw. Bannführers beim zuständigen Gau- bzw. Kreisfachwart des DAV. und dessen Sachwalter für den Einsatz der Mittel des DAV. gemäß Punkt 1.
4. Sämtliche Anordnungen bezüglich der Durchführung der Jugendarbeit und Ausbildung im Bergsteigen werden von der Reichsjugendführung bzw. den nachgeordneten Dienststellen der HJ. erlassen und der entsprechenden Stelle des DAV. bekanntgegeben; grundsätzliche Anweisungen bedürfen der Mitzeichnung des Führers des DAV. bzw. der Fachwarte für Bergsteigen in den Gauen und Kreisen. — Eigene Jugendveranstaltungen führt der DAV. nicht mehr durch.
5. Die Hitlerjugend übernimmt die Verantwortung für die Förderung des Nachwuchses in Zusammenarbeit mit dem DAV., indem sie den besonders bergsteigerisch interessierten und befähigten Teil der Jugendlichen aus den Einheiten der HJ. aussieht und den Jugendabteilungen des DAV. zuführt.
6. Die vorgenannten Bestimmungen gelten für die Gebiete Kärnten, Steiermark, Salzburg, Tirol-Borarlberg und Hochland, sowie für die Gebirgsbänne der Gebiete Niederdonau, Oberdonau, Württemberg, Baden, Schleifen, Thüringen, Sachsen und Sudetenland.

7. Zur Aufstellung von Bergsteigergruppen der HJ., die eine leistungssportliche Ausbildung im Bergsteigen erhalten sollen, können für das gesamte Reichsgebiet erweiternde Ausnahmen von vorstehender Anordnung von der Reichsjugendführung im Einvernehmen mit dem Führer des DAV. genehmigt werden. Nach der Genehmigung gelten dafür dieselben Bestimmungen wie für die vorgenannten Gebiete.

8. Für die Durchführung dieser Anordnungen ist eine Uebergangszeit von 6 Monaten vorgesehen. Am 1. Dezember 1939 muß die Neuordnung beendet sein.

9. Weitere Bestimmungen über die Durchführung der bergsteigerischen Ausbildung werden von der Reichsjugendführung, Amt für Leibesübungen, im Einvernehmen mit dem Führer des DAV. erlassen.

30. Mai 1939.

Der Führer des DAV.:  
Dr. Seyß-Inquart.

Der Stabsführer der HJ.:  
Lauterbacher.

Erläuterungen und nähere Weisungen zu dieser grundsätzlichen Neuordnung erfolgen noch.

Damit wird auch diese Frage in unserem Zweig eine endgültige Regelung finden.

## Bergfahrten im Wilden Kaiser

Im Herbst 1937 und auch im vergangenen Jahre konnte ich im Wilden Kaiser je einen Urlaub verbringen und wenn ich anschließend von einigen der dabei ausgeführten Bergfahrten erzähle, so möchte ich damit vor allem versuchen, die Ansicht zu widerlegen, daß Kletterturen in heutiger Zeit ein Begriff höchster Schwierigkeit und Akrobatik sein müssen. Es gibt in dem allgemein bekannten Gebiet zwischen Ellmauer Halt und Lärchee und gerade auch an den berühmten Kletterbergen Totenkirchl und Predigtstuhl Anstiege von erlesener Schönheit, die ohne Pendelquergänge und Seilzüge möglich sind.

### Totenkirchl (2193 m) über den Heroldsweg.

Es war wieder einmal ein gemüthlicher Abend auf dem Strippenjochhaus und schon ziemlich spät, als wir uns entschlossen, am nächsten Tag obengenannte Tur zu machen. Mit dem Abmarsch am Morgen brauchten wir uns nicht zu eilen, da der Heroldsweg nicht, wie die anderen nordseitigen Anstiege, zeitraubend über alle drei Terrassen, breite, durch Steilstufen von einander getrennte Schuttbänder geht, sondern über die dritte Terrasse in gerader Linie zum Gipfel führt und somit den idealsten Anstieg auf dieser Seite darstellt.

Der Einstieg, in einer lustigen Scharte zwischen der Schneelochseite u. der Westflanke des Berges, beginnt mit einem offenen, leicht überhängenden Riß. Unsere Befürchtung, daß derselbe durch die zwei Regentage zuvor naß und schmierig sein könnte, traf nicht zu und so hatten wir ihn bald hinter uns. Der Weiterweg führt über leichte Felsen bis zu einer etwa 30 Meter breiten, turmartig in den Bergkörper gewölbten Rinne, die nahezu senkrecht und reichlich glatt, ein gar nicht leicht zu nehmendes Hindernis zu sein scheint. Ich kannte den Durchstieg, einen technisch leichten, aber sehr lustigen Quergang, schon vom Vorjahre her, aber ich mußte wieder die Kühnheit des Mannes bewundern, der diesen Anstieg (der Quergang ist wohl die eindrucksvollste Stelle desselben), als Alleingänger ausführte, zu einer Zeit, als er noch zu den schwersten Kaiserfahrten gerechnet werden mußte. Eine feine Kletterei bietet das nun folgende steile und ausgefeilte, aber gutgriffige Plattenband. Bald darauf gingen wir in einer Scharte vom Wege Herolds weg, um über die Ullmannvariante, eine Seillänge sehr anstrengende Rigkletterei, die

ich mit viel Gestöhne hinter mich brachte, auf die dritte Terrasse u. bald darauf zum Gipfel zu gelangen. Warmer Sonnenschein lag über den Türmen und Rämmen des Kaiser, nur der Kopftörlgrat, unser morgiges Ziel, war im Nebel, so daß wir von diesem Anstieg leider nichts sehen konnten. Nach langer Gipfelrast gingen wir über den Führerweg zur Hütte zurück.

#### Ellmauer Halt (2344 m) über den Kopftörlgrat.

Das Wetter sah am Morgen gar nicht nach Beständigkeit aus. Franzl Weinberger, der mit einer Dame dieselbe Tur machen wollte, meinte aber, daß es bestimmt bis zum Gipfel halten würde.

Der Zugang vom Strippenjochhaus zum Kopftörl führt zunächst leicht fallend auf einem sehr romantischen Steiglein in den hohen Winkel, einem einsamen Hochtar, das sich gegen die Scharte zu einem steilen, halbtösen Geröllhang verengt. Am Kopftörl, 2058 Meter, das wir ungefähr 1½ Stunden nach Verlassen der Hütte erreichten, ließen wir die Schuhe, sowie die Rucksäcke zurück. Nach Umgehung der ersten Gratkürve auf der Südseite kamen wir in die Scharte vor dem dritten Turm und nun begann ein herrliches Klettern in festem, gutgriffigem Fels, über Matten, Bänder und durch Ramine, von einem Turm zum anderen, und ohne jedes Gipfelgeschrei führt dieser phantastisch schöne Grat direkt auf die Spitze der Ellmauer Halt, des zugleich höchsten Kaiserberges. Leider waren wir schon seit dem vierten Turm fast ständig im Nebel und kamen somit um den vielgerühmten Tiefblick ins Kaisertal und ins Söllland. Kaum hatten wir es uns auf der geräumigen Gipfelfläche etwas bequem gemacht, fing es leicht zu rieseln an; die Wetterprognose von Weinberger zu Beginn der Tur war scheinbar doch richtig! Er versprach uns aber, daß es bald wieder aufhören werde, was auch zutraf, und wir hätten ruhig weiter vespern können, wenn außer Traubenzucker und ähnlichem noch etwas dagewesen wäre — dazu noch die Aussicht auf einen rund zweistündigen Rückweg zum Strippenjochhaus, womöglich im Regenwetter — das war zuviel verlangt — wir entschlossen uns, gleich Weinberger und seiner Turistin, auf der nahen Gruttenhütte zu nächtigen, die auf einem versicherten Steig in einer kleinen Stunde zu erreichen ist.

#### Die Nordkante des Predigtstuhl-Nordgipfels, 2092 Meter.

Zwei Tage später. — Ein wundervoller Rasttag lag hinter uns, wir hatten heute, außer den vergeblichen Versuchen uns vor den sengenden Sonnenstrahlen, von einem Latschenstrauch zum anderen zu retten, gar nichts getan. Morgen sollte es nun der Predigtstuhlkante gelten. Unglaublich kühn sieht sie vom Strippenjoch aus und ist trotzdem überall noch gut frei kletterbar. Eben verglühten die letzten Sonnenstrahlen an den riesenhaften Westabstürzen des Predigtstuhls und bald hoben sich die Konturen der edelschlanken Kante nur noch schemenhaft vom Horizont ab.

Das Wetter sah am nächsten Morgen wieder gut aus, als wir auf dem Josef-Egger-Steig zum Einstieg der Rinne, die zur Nordkante führt, gingen. Die Kletterei beginnt schon in 1600 Meter Höhe und führt über sehr brüchige Felsen in die südliche Einschartung zwischen Ost- und Westseite des Berges, zu der die Nordkante etwa 150 Meter senkrecht abbricht. So war auch zunächst unser Anstieg. Nach der Matejaktraverse, einer kurzen, aber sehr lustigen Querung an abdrängendem Fels, geht es ziemlich anstrengend durch Risse und Ramine Seillänge um Seillänge weiter, bis man schon hoch oben, einmal leicht absteigend zu einem kurzen, offenen Ramin kommt. Man genießt von hier einen einzig schönen Blick in das rund 900 Meter tiefer liegende Kaiserbachtal, zum Strippenjochhaus und in die Steinerne Rinne — eine Stelle, die so recht zum Träumen und Schauen geschaffen scheint. Wir aber wollten weiter zum Gipfel. Ueber brüchige Felsen geht es nun in die Westkante des Berges, der Anstieg über die Nordkante ist damit zu Ende und der Weiterweg vollzieht sich zunächst auf dem oberen Teil des Ostlerweges. Nach einem schönen Band, das frische Trittspuren aufwies, wurde es auf einmal schwer. Nach einigen vergeblichen Durchstiegsversuchen mußte ich bald erkennen, daß wir nicht mehr auf dem richtigen Anstieg waren. Zu allem Ueberfluß kamen von den Tauern ganz plötzlich schwarze Wolken herüber und nun hatte ich es auf einmal eilig. Wir gingen soweit zurück bis eine Ueberflucht des weiteren Anstieges möglich war und kamen dann, in brüchiger Kletterei, bald zur

senkrecht abfallenden Gipfelwand. Ich wußte hier um einen herrlichen Weg zum Gipfel — das Doppelband — zunächst eine leicht ansteigende Felsrampe, die um die Nordseite herum als Kriechband in die 400 Meter hoch in einer Flucht zur Steinernen Rinne abfallende Westwand hinaus führt. Nun noch eine Seillänge Rißkletterei, die mir sehr anstrengend vorkam und wir waren auf dem schmalen Gipfelknau. Bei freier Sicht sah das Wetter wieder weniger bedrohlich aus, es war interessant zu beobachten, wie von den Tauern, in denen offenbar ein Föhnsturm wütete, sich immer wieder einzelne Wolkenballen lösten und in nördlicher Richtung wieder verschwanden. Ein Schlechtwetter-Zeichen für den nächsten Tag, doch heute hatten wir nichts mehr zu befürchten und konnten noch lange rasten, als dann noch eine Partie über die Nordkante heraufkam, gingen wir mit diesen gemeinsam zum Hauptgipfel (2115 Meter) und über die leichten Felsen der Mirinne zur Predigtstuhlcharte und zur Steinernen Rinne hinunter. Zu später Abendstunde hummelten wir dann wieder zum Strippenjochhaus hinauf.

Die drei vorgenannten Bergfahrten zählen wohl zu den bekanntesten im Wilden Kaiser, aber es gibt noch eine Anzahl gleich schöner Anstiege wie etwa die Nordwestwand der Kleinen Halt, die Schöffauer Nordwand oder an den einsamen Gipfeln des Ostalters. Aber alle haben sie das eine gemeinsam: Angenehme Stützpunkte, leicht erreichbare Einstiege und zuverlässiges Gestein an den schweren Stellen — echten Kaiserfels.

## Alpenvereins-Bergwacht

Aufruf  
zur Mitarbeit in der Alpenvereins-Bergwacht.

An alle naturliebenden Bergsteiger!

An alle hilfsbereiten Rettungsmänner in den Bergen!

Seit mehr als 40 Jahren betreut der Deutsche Alpenverein das alpine Rettungswesen in den Ostalpen. Ihm verdanken Tausende von Bergsteigern Leben und Gesundheit, Rettung aus Bergnot.

Der vereinsmäßige Naturschutz im gesamten deutschen Alpengebiet ist seit Eingliederung der Ostmark dem Deutschen Alpenverein übertragen.

Das Reichsnaturschutzgesetz gilt künftighin auch in der Ostmark.

Die bestehenden Bergwachten sind dem Deutschen Alpenverein (D.A.V.) unterstellt.

Der Deutsche Alpenverein führt Naturschutz und alpines Rettungswesen durch seine Organisation unter dem Namen

„Alpenvereins-Bergwacht“

durch.

Diese Aufgaben und weittragenden Verfügungen stellen den Deutschen Alpenverein vor ebenso große wie dankbare Aufgaben. Ganz besonders die Handhabung des tatsächlichen Naturschutzes im Hochgebirge erhält eine derart erhöhte Bedeutung, daß es gilt, die umfassende Neuorganisation aller dieser Aufgaben unter der Flagge der Alpenvereins-Bergwacht ohne Säumen noch vor Sommer-Beginn durchzuführen.

Alle Bergsteiger, die hier mitmachen wollen, werden daher aufgerufen, sich bei ihren Zweigen des D.A.V. oder bei den Ortsstellen der Alpenvereins-Bergwacht zu melden.

Die Ortsführer der Alpenvereins-Bergwacht sind größtenteils bereits bestellt. Wo dies noch nicht erfolgt ist, wird diese Bestellung auf Vorschlag der Zweigvereine durch den Alpenvereins-Bergwacht-Landesführer ehestens folgen können. Den Ortsführern stehen die Walter für Naturschutz zur Seite. Ihnen



obliegt die Wahrnehmung aller naturschützerischen Aufgaben des DNB im Rahmen der Ortsstellen. Diese Naturschutzwächter sind vom Vereinsführer bei allen in Betracht kommenden Landräten bereits bestellt.

Unsere Unfall-Meldestellen führen künftig die Bezeichnung und Aufgabe: „Meldestelle für Bergunfälle und Naturschutz.“

Die Ortsstellen können sowohl auf dem Gebiete des Naturschutzes, wie demjenigen des Rettungswesens nur dann arbeiten, wenn sie ihren kräftigsten Rückhalt bei den Zweigvereinen des DNB. und in den Herzen der Bergsteiger selbst finden.

Die Bergwacht-Landesführer und die Ortsstellen werden daher angewiesen, sich mit den Zweigvereinen ehestens ins Einvernehmen zu setzen und die Bildung und den Ausbau der Bergwacht-Ortsstellen in engster Fühlung mit dem Zweigverein in die Hand zu nehmen.

Die Zweigvereinsführer erhalten den Auftrag, auch ihrerseits die Bergwacht-Ortsstellen zu unterstützen und in ihren Aufgaben in jeder Hinsicht zu fördern.

Ehrenaufgabe jedes im Gebirge tätigen Zweigvereins ist die Förderung der Bergwacht-Ortsstellen mit Rat und Tat.

Es gilt der Lebensrettung des Mitmenschen!

Es gilt der Erhaltung des Naturbildes in den Alpen!

Paul Dinkelacker,  
Sonderbeauftragter für Naturschutz.

Karl Zeuner,  
Alpenvereins-Bergwachtführer.

## Der Bergwacht-Mann

Der DNB. ist als ausschließlicher Träger des Bergsteigens im Deutschen Reich ein Glied des NS. Deutschen Reichsbundes für Leibesübungen.

Nach dem Erlass des Führers vom 21. Dezember 1938 und der amtlichen Erklärung des Stellvertreters des Führers und des Reichsministers des Innern zu diesem Erlass ist „der Einsatz im NSRL. und die Arbeit der Organe dieses Bundes politisches Wirken im Sinne und im Rahmen der NSDAP.“

Hierzu gehört auch jede Mitarbeit im Deutschen Alpenverein, insbesondere diejenige in der Bergwacht des Deutschen Alpenvereins.

Der Bergwacht-Mann ist das ausübende Organ im BW.-Dienst. Er ist Träger der gesamten BW.-Tätigkeit.

Als BW.-Mann gilt:

- Der Bergsteiger im Alter von über 18 Jahren, der sich freiwillig für den ehrenamtlichen BW.-Dienst zur Verfügung stellt und die Obliegenheiten eines BW.-Mannes durch schriftliche Verpflichtungserklärung (Formblatt) übernimmt.
- Die auf Grund ihrer Berufsverpflichtung zum Hilfsdienst verpflichteten Bergführer, Anwärter und Träger.
- Die auf Grund ihrer Berufsverpflichtung zum Hilfsdienst verpflichteten Berufsskilehrer.
- In Ländern, in denen BW.-Gesetze bestehen, die behördlich vereidigten Bergwächter.

Um BW.-Mann gemäß a) und d) werden zu können sind erforderlich:

- vollendetes 18. Lebensjahr (vor Erreichung dieses Alters, bei einem Mindestalter von 17 Jahren, nur Anwärter);
- Eignung zum Erwerb des Reichsbürgerrechtes;

3. Vorlage eines polizeilichen Führungszeugnisses und einer politischen Unbedenklichkeitsbescheinigung;
4. bergsteigerische und skiläuferische Eignung;
5. Einreichung eines schriftlichen Aufnahmeantrages und einer Verpflichtungserklärung;
6. Abgabe eines selbstgeschriebenen Lebenslaufes kann gefordert werden.

Die BW.-Männer werden für ihre Dienstaufgaben in eigenen Lehrgängen geschult und ausgebildet. Für Bergführer, Anwärter und Träger, sowie für Skilehrer erfolgt dies im Zuge ihrer Berufsausbildung, für die unter a) und d) bezeichneten BW.-Männer in eigenen Lehrgängen, die von der Ortsstelle im Einvernehmen mit der Landesführung eingereicht werden. Wer als BW.-Mann aufgenommen wird, verpflichtet sich, sich dieser Ausbildung zu unterziehen. Hierzu ist erforderlich:

- a) Vorlage eines ärztlichen Eignungszeugnisses, mindestens für denjenigen, der den Rettungsdienst zu versehen bereit ist;
- b) Erwerb der erforderlichen Lehrbeihilfe;
- c) Teilnahme an je einer Sommer- und Winterbewährungsfahrt kann gefordert werden.
- d) Besuch des Lehrganges und erfolgreiche Ablegung der Schlussprüfung.

Nach der mit Erfolg bestandenen Prüfung erfolgt die Aufnahme als BW.-Mann, sobald die Verpflichtungserklärung unterfertigt ist. Abzeichen und Armbinde werden gegen Einsatz ausgefolgt; für den Ausweis sind zwei Passbilder aus der jüngsten Zeit beizubringen.

### B) Ausbildung.

Die Ausbildung eines BW.-Mannes umfaßt:

1. Schulung in den Fähigkeiten des Sommer- und Winterbergsteigens, die jeder BW.-Mann beherrschen muß.  
Hierzu gehören:
  - a) Ausrüstung,
  - b) Berggefahren,
  - c) Wetterkunde,
  - d) Gebrauch von Karte und Kompaß,
  - e) Skilaut,
  - f) Klettern in Fels und Eis,
  - g) Nachrichtenwesen.
2. Erste Hilfeleistung nach den Richtlinien des DRK.
3. Durchführung der Rettung und Bergung:
  - a) Anwendung der Geräte,
  - b) Behelfsgeräteebau,
  - c) Verbringung ins Tal:
    - aa) Sommer: (Fels, Eis, Steilhänge, Schnee und alle anderen Gefändeformen und -beschaffenheiten),
    - bb) Winter: ebenso.
4. Verfahren bei Lawinenunfall.
5. Ausbildung im Naturschutz:
  - a) Pflanzen- und Tierkunde,
  - b) Pflanzenschutz-Vorschriften,
  - c) Wildschon- und Wildschutz-Vorschriften,
  - d) Schutzgesetze und Schutzgebiete.
6. Feuerchutz.
7. Aufbau des DNB. und der BW.
8. Unfallhilfe und Unfallfürsorge des DNB.:
  - a) für BW.-Männer,

- b) für Mitglieder,  
c) für Nichtmitglieder.

### C) B.W.-Dienst.

Dem B.W.-Mann steht es frei, sich für folgende Dienststellen zu verpflichten:

- a) Dienst I:  
umfaßt den gesamten B.W.-Dienst im Sommer und im Winter in allen seinen Erscheinungsformen.
- b) Dienst II:  
umfaßt den gesamten Bereitschafts- und Streifendienst im Winter.
- c) Dienst III:  
umfaßt den gesamten Bereitschafts- und Streifendienst im Sommer.
- d) Dienst IV:  
umfaßt nur den Naturschutzdienst.
- e) Dienst V:  
umfaßt den Sicherheits- und Ordnungsdienst.
- f) Dienst VI:  
umfaßt die Bereitschaft derjenigen Bergsteiger, die nur zu schwierigsten Unternehmungen herangezogen werden.  
Der B.W.-Mann ist stets zur Hilfeleistung verpflichtet, auch dann, wenn er keinen Auftrag hierzu hat.  
Der B.W.-Mann steht für die Dauer seiner Tätigkeit als B.W.-Mann unter dem Schutz der Unfallfürsorge des D.A.B. für B.W.-Männer.

## Wehrdienst bei den Gebirgstruppen

Im Einvernehmen mit dem XVIII. Armeekorps veröffentlicht die Vereinsführung folgenden Aufruf zum Eintritt in das Alpenkorps.

Bergsteiger — Skiläufer — Alpinisten! Mitglieder des Deutschen Alpenvereins!

Im neuen Volksherr Großdeutschlands ist im Bereich der Alpen das deutsche Alpenkorps entstanden. Es umfaßt Gebirgs-Jäger und Gebirgs-Artillerie, außerdem alle Truppeneinheiten eines modernen Heeres, darunter viele motorisierte und technische Verbände wie: Nachrichtentruppen, Pioniere, Panzer-Abwehr- und Panzer-Späh-Verbände, Kraftfahr- und Fahrabteilungen, Sanitätstruppen, Fliegerabwehr-Einheiten.

Der Dienst im XVIII. A.K. (Alpenkorps) ist bei allen Einheiten auf die Ausbildung hervorragender Gebirgsoldaten eingestellt. Dementsprechend vollzieht sich der Dienst des einzelnen Gebirgs-Soldaten in erster Linie inmitten der Bergwelt unserer herrlichen deutschen Alpen.

Der Dienst in der Gebirgs-Truppe erfordert waffenfrohe Männer, die Freude an Kampf und Härte haben. Das Ringen um den Berg in allen Formen des Kletterns, Steigens und Skifahrens vermittelt die großen Erlebnisse, die nur die Bergwelt und der soldatische Dienst in ihr geben können.

In der dienstfreien Zeit und im Urlaub ist die Möglichkeit gegeben, von truppeneigenen Hütten große Bergfahrten durchzuführen und Erholung zu finden. Diese sportliche Betätigung im Gebirge wird dienstlich in jeder Beziehung gefördert. Bei Unfällen tritt volle dienstliche Fürsorge ein.

Die Standorte der Gebirgstruppen sind zugleich die schönsten Gebirgsorte unserer Alpen, z. B. Berchtesgaden — Admont — Bludenz — Bregenz — Gar-

misch-Partenkirchen — Graz — Innsbruck — Klagenfurt — Ruffstein — Landeck — Leoben — Lienz — Reichenhall — Salzburg — Sonthofen — Spittal — Willach — u. a.

Vor allem die bergfreudige und bergtüchtige Jugend des Alpenraumes und seines Vorlandes hat die Ehrenpflicht, den Waffendienst bei den Gebirgstruppen des Alpenkorps abzuleisten.

Darüber hinaus ist aber auch allen Angehörigen des deutschen Alpenvereins im gesamten Reichsgebiet der Eintritt in die Gebirgstruppe: (1., 2., 3. Geb.-Div.) auf dem Wege freiwilliger Meldung durch bindende Bestimmungen des Oberkommandos der Wehrmacht offengehalten.

Diesen Weg sollten alle zum Waffendienst heranstehenden Mitglieder des Deutschen Alpenvereins beschreiten.

Jeder echte Bergsteiger, Skiläufer und Alpinist wird sein Können gerne in den Dienst einer höheren Sache, des deutschen Vaterlandes und seiner Wehrmacht stellen.

Hierzu gibt das Alpenkorps ein Merkblatt heraus, das von den Wehrbezirkskommandos und Wehrmeldeämtern kostenfrei angefordert werden kann.

## Aus dem Tagebuch meiner Islandreise

vom 31. Mai bis 29. Juni 1938

Von J. Geuppert.

(Fortsetzung und Schluß).

8. Juni: Ich sehe mir Reykjavik allein an. Vor 9 Uhr herrscht jedoch vollkommene Ruhe in der Stadt, kein Büro, kein Geschäft ist offen. Dann aber erwacht das Leben: großer Autoverkehr in den engen Straßen, man sieht saubere und hochmoderne Toiletten der promitierenden jungen Damen, die hier alle rot gefärbte Lippen haben und auch sonst noch etwas Schminke daneben. — Das Wetter ist gut, aber kühl, doch konnte ich mich gut in der Stadt umsehen. Die Häuser sind zum größten Teil schmucklos und fast alle mit Wellblech verkleidet, man findet auch hier die üblen baulichen Entgleisungen einer zu rasch emporgewachsenen Stadt. Bei meinem Herumstreunen in den Straßen von Reykjavik entdeckte ich auch in einer Seitengasse im schlecht geputzten Schaufenster eines Trödlers u. a. neben einem falschen Gebiß friedlich lagernd einen deutschen 10 000-Mark-Schein aus der dreimal gebenebten Inflationszeit! Zwei ganz verschiedene Welten, hart nebeneinander und doch hatten sie Eines gemeinsam: Beide täuschten etwas vor, was schon lange nicht mehr vorhanden war!

Mittags mache ich eine Fahrt mit dem Autobus nach Thingvellir und der Allmännerflucht und morgen und übermorgen will ich zum großen Geysir.

10. Juni: Reykjavik: Im Hotel Wit, in welchem ich die Mahlzeiten einnahm, solange mein „Dettifoss“ im Hafen lag, war die Verköstigung anfangs etwas schwierig, da dort niemand von der Bedienung deutsch oder englisch verstand und ich nicht isländisch, doch bald bekam ich richtig mit caffi meinen Kaffee, mit loup die Suppe, mit fíð den Fisch, melk war Milch, während Wisky einfach Wisky blieb. Schafffleisch lernte ich mit „kinderfjött“ verlangen, da auf isländisch Schaf = kind und Schafe = kinder heißt, was ja zu Verwechslungen leicht Anlaß geben kann, und dazu fällt mir gerade eine lustige isländische Geschichte ein, die ich im Lande zweimal hörte und die ich doch schnell erzählen muß.

Ein isländischer Minister, der, nebenbei bemerkt, auch Besitzer einer großen Schaffarm war, wurde einmal vom König von Dänemark nach Kopenhagen zur Tafel eingeladen, bei welcher Gelegenheit er zur Seite der Königin zu sitzen kam. Die Königin konnte nicht isländisch, der Minister nicht dänisch, also wurde als

Verständigung deutsch gewählt, das die Königin sehr gut, und der Minister leidlich verstand. Im Laufe des Gesprächs frag nun einmal die Königin den Minister:

„Sagen Sie einmal, sind Sie auch verheiratet, Herr Minister?“

„Jawohl, Majestät!“

„So, nun wie viele Kinder haben Sie denn?“

Der Minister glücklich, endlich bei „Kinder“ ein isländisches Wort zu hören, antwortete prompt:

„Majestät, etwa 4—500 Stück.“

Die Königin fiel darauf fast in Ohnmacht und hauchte „Entsekl!“

Als sie sich jedoch wieder einigermaßen gefaßt hatte, frag sie den Minister weiter:

„Ja, um Gotteswillen, was tun Sie denn mit denen allen?“

„Oh, Majestät“, antwortete der Minister frei und offen „im Herbst werden die meisten davon geflacht!“

Sonst hörte ich keine isländischen Anekdoten oder gar Witze mehr, es scheint in diesem Lande keinen oder wenig Stoff dafür zu geben.

11. Juni: Wir haben gestern Abend mit „Dettifos“ Reykjavik wieder verlassen und fahren nun der Westküste entlang nach dem Norden. Das Wetter ist trüb, regnerisch, teilweise kommen Nebelbänke, kalt. Gespenstig, schwarz, durchsetzt mit vielen Schneerinnen, kommt hie und da die steilabfallende Küste aus den Nebelschwaden heraus. Wir kommen um 8 Uhr nach Patrefsjördur, löschen dort Stüdgüter und um 18 Uhr kommt Nassjördur in Sicht; wir legen hier an, löschen und laden. Ein hübscher Ort von etwa 2000 Einwohner, alles Fischerei, alles ist hier auf den Fischfang eingestellt. In der Hauptfangzeit Juli/September schwillt dann die Bevölkerungszahl auf 8000 an. Ich gehe an Land, das Wetter ist wieder schön und läßt uns einen kleinen Einblick in die großartige Bergwelt frei, die fast bis ins Tal herunter noch voll Eis und Schnee ist. Ich besichtige auch eine Fischmehlfabrik — für zarte Nasen ist das aber nicht zu empfehlen. In der Nähe unserer Landungsstelle sind die Fischerfrauen und -Mädchen gerade damit beschäftigt, die frisch ausgenommenen Dorsche zu salzen und auf Gestellen an der Luft zum Trocknen auszubreiten. Sie sind jedoch bei dieser wenig schönen Arbeit alle lustig und man hört sie auch manch isländische muntere Weise singen.

13. Juni: Wir fahren heute morgen in den 60 Kilometer langen wunder-schönen Gnaffjord, in dem Akureyri liegt, und legen dorten an. Akureyri, die zweitgrößte Stadt Islands, mit 6000 Einwohnern, ist sehr hübsch gelegen, liegt zum Teil hoch über dem Fjord, man hat hier oben einen prachtvollen Ausblick auf den Fjord, die Vorberge und manchen kleineren oder größeren Gletscher dahinter. Hier will ich einige Tage bleiben, Brynjónsson besorgt mir im Hotel Godafos ein hübsches Zimmer mit voller Pension zu 3,50 Mk. für den Tag, er macht dabei den Dolmetscher, da im Hotel kein Mensch englisch oder deutsch kann, und am 17. Juni will ich dann mit Postautobus quer durch Island nach Reykjavik fahren, wo mich dann der „Dettifos“ wieder erwartet. Die Fahrt wurde mir von den Isländern sehr empfohlen, es sind etwa 500 Kilometer zum Gesamtpreis von isl. Kr. 30 oder Mk. 15,50!

15. Juni: Heute bin ich den ganzen Tag in den Höhen über Akureyri herumgewandert, pfadlos, denn jede Beganlage in jenen Weiten hörte gleich oberhalb Akureyri auf, — es hat seinen eigenen Reiz gehabt, so ganz allein, so ganz mutterselen allein zu sein. Weit und breit kein Weg und Steg, keine menschliche Siedlung, keine Kreatur war zu sehen, nur Lava, Basaltbrocken, spärliches Gras und Moose und hie und da Steinbrechpollster. Hier war die Natur noch ganz ursprünglich, kein Stachelbraut und keine herumgestreuten Orangenschalen, Chocoladenpapiere, Kradatzen und keine — — Esolub-Tafeln zeugten davon, daß hier der Mensch, die Krone der Schöpfung, je hauste!

Es war spät abends, als ich von meiner Wanderung zu dem kleinen botanischen Garten über Akureyri kam, in dem neben anderem schon Fuchsen und Oster-glocken blühten. Der Blick von hier hinunter auf den Gnaffjord war einzig schön, ich konnte den Fjord in seiner ganzen Ausdehnung bis fast zur offenen See übersehen, zu beiden Seiten traten die Berge, die noch vielfach bis ins Tal hinunter mit Schnee durchsetzt waren, klar hervor; bei der reinen Luft konnte ich da jede Einzelheit deutlich erkennen. Der brausende, kalte Südwind, der fast den ganzen Tag wehte, hatte sich nun gelegt, tiefer, reiner Friede herrschte jetzt und die nordische Sonne wanderte am Horizont langsam von Nordwesten nach Norden, um in

einigen Stunden im Osten wieder ihren neuen Tageslauf zu beginnen. — Nach Akureyri hinuntergekommen, sehe ich, daß aus einem Schuppen ein kleines Sportflugzeug auf das Wasser herausgezogen wird. Ich erkundige mich und erfahre nach langem lustigen Herumfragen auf deutsch und englisch und mit den Händen, daß dieses Flugzeug um Mitternacht bei klarem Himmel halbstündige Rundflüge mache und zwar zum Preise von je isl. Kr. 10.—, also etwa RM. 5.—. Herrgott, wenn ich an einem solchen Flug auch teilnehmen könnte, hoch über dem Fjord, hoch über der See und unter mir die Berge und Gletscher, die ich von Akureyri aus in ihrer ganzen Ausdehnung gar nicht sehen konnte, und dann die Mitternachtssonne, das wäre ein Erlebnis! Ich gehe sofort in mein Hotel zurück und zähle meine recht knappe Devisenkasse nach. Ich rechne alle noch möglichen Ausgaben in Akureyri zusammen und die Ueberlandsfahrt nach Reykjavik, stelle noch eine kleine Reserve in Rechnung, und das Endergebnis ist: es bleiben keine Kr. 10.— für den Flug übrig! Ich rechne nochmals und nochmals alles zusammen, mache die Reserve noch etwas kleiner, aber es geht nicht. Ich drehe zum Schluß alle meine Taschen um, ob da nicht noch etwas isländisches zu finden ist, aber in der Weste kommen nur 2 > 10 Pfennige zum Vorschein und in der rechten Hosentasche stoße ich auf einen englischen Kupfer-Penny. Sonst finde ich gar nichts, wirklich nichts und so muß ich dem Rundflug in mitternächtlicher Stunde in Island schweren Herzens entsagen. Da war wiederum ein schöner Traum ausgeträumt. Oh Devisennot, oh gräusliche!

Am Strande von Akureyri fand ich auch einmal beim Herumstreunen unter anderem Strandgut zwei sehr schöne frische Seesterne, die ich mitnahm, mit Sorgfalt auf der Warmwasserheizung im Hotel trocknete und dann auch wohlbehalten mit nach Hause brachte, zur gemischten Freude meiner Angehörigen (denn die Sterne rochen noch stark nach der See und Tang) aber zur wirklichen Freude unserer jungen Kake, die die Seesterne auf meinem Kulte entdeckte und einen davon glatt auffraß! Ach, ich konnte ihr deswegen eigentlich gar nicht so böse sein, denn auch sie wollte anscheinend auf ihre Weise etwas von Island haben.

Am 17. Juni nehme ich also von meinem lieben Akureyri Abschied. Wir fuhrten um 7 Uhr im vollbesetzten Postautobus (25 Personen) ab. Ich war der einzige Fremde, die übrigen Fahrgäste waren lauter Isländer beiderlei Geschlechtes, junge und alte. Das Wetter war bei der Abfahrt trübe und kalt. Es ging zuerst durch das Degnadalur, ein einsames, ernstes Hochtal; der Weg wurde bald hinter Akureyri sehr rau, man sieht oft nur zwei schwache Kadipuren, es geht teilweise über rauchende Gebirgswässer, einmal eine Strecke von etwa 50 Meter überhaupt nur durch Wasser, das links und rechts hoch ausspritzt und es wohl so aussieht, wie wenn ein Motorboot durch einen See fliegt. 8,30 Uhr kamen wir in Bakki an, das aus einem einfachen Gisthus (Gasthaus) besteht, wo der übliche Kaffee mit Waffeln getrunken wurde. Nach einer halben Stunde gings wieder weiter durch Degnadalshéidi bis 500 Meter Höhe. Links und rechts drohen finstere Berge, deren Gipfel jedoch alle in den Wolken hängen, überall nur Gewässer, Gestein, Basalt und Lavabrocken, nur ganz selten irgendwo wie verloren einen Hof mit Grasdach. Schafe waren jedoch überall zu treffen, auch Pongs, einzeln oder in Rudeln. Bei Silfrastabir, um 10,30 Uhr, kamen wir aus dem Hochtal in das breite Tal Blönduhlid, — die Gegend wurde hier wieder lieblicher und freundlicher und im Sommer, wenn alles grün ist, muß es hier sogar sehr schön sein. Mikliber erschien um 11 Uhr, dann bog der Weg scharf nach Westen gegen Völs-tardlid, wo der Fahrer kurze Rast machte, um Kühlwasser nachzufüllen und um 1,30 Uhr nachmittags landeten wir in Blönduos, einem kleinen schmucken Fischerdorf an der See. In einer Mädchenschule, die im Sommer, wenn die Ferien sind, als Gasthaus dient, machten wir Mittag. Es gab köstliche Milzsuppe, Lammbraten mit Zubehör und nachher Kaffee mit Kuchen. Alles schmeckte ausgezeichnet, die Ladung tat sehr gut, denn das Gerüttel und Geschüttel im Auto war doch etwas anstrengend. 2,30 Uhr hieß es wieder einsteigen. Das Wetter, das bis jetzt noch leidlich gewesen war, wurde nach und nach schlechter, leichter Sprühregen setzte ein, je weiter wir nach Süden kamen. Es ging ins Vatnsdalur hinein, Holtastördurhéidi, Nordurdalur. Bergauf, bergab, liebliche Ausblicke, strenge, harte Formen, Lava, färgliche Weiden, Bäche; Flüsse kamen aus phantastischen Schluchten, jetzt schwingen wir uns auf ein einsames Plateau hinauf und drüben geht es wieder hinunter in eine rauhe, finstere Schlucht, oft recht

hart am Steilhang entlang, dann geht es zischend durch Gewässer, jetzt steil hinauf im ersten Gang, dann wieder führt die kaum sichtbare Wegspur durch weite, öde Lavafelder, und jetzt kommt ein See, umrahmt von hohen Bergen und Felsabstürzen; jede Viertelstunde bringt neue Formen, neue, ungewohnte Einbrüche. Und dabei das Fahren an sich; ist der Weg einigermaßen manierlich, dann ist auch das Auto manierlich, aber es kommen auch allerhand Hindernisse wie Löcher, Schutt, große oder größere Lavabrocken, unvermutete Senkungen. Darauf wird aber keine Rücksicht genommen, durch, durch, auch wenn der Motor noch so heult und der Wagen tolle Sprünge macht oder sich bedenklich zur Seite neigt. Es war gut, daß das Dach des Wagens hochgewölbt und gut gepolstert war. Neben mir saß ein Isländer, der sehr freundlich und nett war, gut deutsch konnte, und mich auf der Fahrt auf Vieles aufmerksam machte. Ich mußte auch aus seiner Bistry-Flasche trinken. Einmal frug er mich ganz unvermittelt: „please, sagen Sie mal, warum heiratet denn Hitler nicht?“ Ja, das Interesse an unseren deutschen Verhältnissen war in Island überall groß und die erste Frage war fast immer: „Nun, wie geht es in Deutschland?“

Im Wagen ging es auch sonst ganz lustig zu; wenn er nicht zu sehr bockte, dann singen die Buschen und die Mädchen an zu singen, fremde Melodien, aber auf einmal kam ganz frisch und munter die Weise vom „Jäger aus Kurpfalz“ und nachher „Ach, wie ist's möglich dann“. Ich sang den Text auf deutsch, die anderen isländisch und am Schluß klatschten wir einander zu. — Diese Melodien scheinen nordisches Gemeingut zu sein. — Das Wetter wurde leider immer schlechter und um 1/2 6 Uhr abends tauchte aus dem Nebel- und Regenschleier zwischen großen Lavablöden Hreðavatn auf, ein kleines, einfaches Gasthaus, in welchem ich übernachten wollte, aber das schlechte Wetter, wenig Kasse, kein Tabak und die Aussicht bei einem Farmer schlafen zu müssen, der weder deutsch noch englisch konnte, bewogen mich nach der üblichen Kaffeepause, mit den übrigen Fahrgästen weiter zu rumpeln und bei dickem Regen und Nebel nach Borgarnes weiter zu fahren, wo wir 19 Uhr eintrafen.

Borgarnes, ein schmuckloser Fischerort, liegt am Borgarfjörður, von wo aus der kleine Küstendampfer „Lazsó“ nach einer stürmischen Fahrt um 23 Uhr mich nach Reykjavik brachte. Schade, daß die dieselige Luft, die jede Sicht verhinderte, nur hier und da gespenstlich Schären, Holme, Brandungen und steil aus der aufgeregten See aufstrebende Felsen und Riffe erkennen und mich so nur ahnen ließ, wie wildromantisch bei klarem Wetter diese Fahrt in der hellen nordischen Nacht sonst gewesen wäre.

19. Juni: Reykjavik, Sonntag. Das Wetter ist leider recht trübe und regnerisch, kalt. Ich fahre trotzdem 1/2 11 Uhr nach Gröla, um dort den kleinen Gefir zu sehen. Gröla liegt an der Autostraße Reykjavik—Großer Gefir, sodas mir die Fahrt nicht unbekannt ist. Gröla liegt so richtig auf vulkanischem, brodelndem Boden. Überall sieht man Rauchfahnen, die Luft riecht leicht nach Schwefeldämpfen, an vielen Stellen tritt das heiße Wasser (etwa 70 Grad Celsius) in größeren oder kleineren Lämpeln zu Tage und die Einwohner der paar Höfe von Gröla machen sich, wie auch sonst vielfach in Island, diese Naturkräfte zu Nutzen und waschen, kochen und heizen damit. Ich sah gerade wie eine Frau aus einem heißen Wasserloch einen Sack mit Kartoffeln herauszog und nachsah, ob sie nicht bald gar wären! Ich war in Gröla auch in den Gewächshäusern, die mit dem heißen Wasser der Quellen geheizt werden, traf da zufällig einen deutschen Gärtnergehilfen, der mich bereitwillig in die Gewächshäuser führte und mit Stolz die darin gezogenen Rosen, Nelken, Gurken, Tomaten, ja sogar Weintrauben zeigte. Alles kommt auf den Markt von Reykjavik, wo guter Absatz dafür vorhanden ist. Ich ging dann mit dem Gärtner in das kleine Gasthaus, wo wir unter vielem Erzählen ein paar Tassen Kaffee tranken und kam dann gerade noch recht, um einem Ausbruch des Gefirs beimohnen zu können, der dabei etwa 20 Meter hoch eine Wasserfontäne unter heftigem Brodeln und Grollen in die Höhe schleuderte. Ein großartiger Anblick.

28. Juni: Wir sind gestern von Grimsby, wo wir drei Tage lagen, mit nur wenig Fracht für Deutschland wegefahren. An Fahrgästen sind in der 1. Klasse nur noch ein Isländer und ich, in der 2. Klasse ist Herr Kettke und fünf Isländer. — Gegen 2 Uhr nachts wache ich auf, mir ist zu Mute, als ob jemand mein Bett unten packte und es langsam von einer Seite zur anderen schwenkte. Als ich nach und nach ganz wach war, konnte ich mich mit den Armen im Bett wenigstens gut verpreizen. Im Schiff selber rumpelte und rumorte es,

und am Bullauge meiner Kabine machte es patz, patz. So, so, dachte ich, wir haben Seegang! Das stimmte auch, und wie ich mich gegen 7 Uhr anziehen und gar rasieren wollte, da war dies wahrhaftig keine einfache Sache. Ich brachte es aber doch mit vieler Mühe und allerhand Selbstgesprächen fertig und oben auf dem Deck sah ich dann, daß von Westen her eine kräftige Brise wehte, die das hoch auf dem Wasser stehende Schiff stark zum Schlingern brachte. Das waren aber diesmal nicht die großen langen Atlantik-Wogen, sondern die kurzen der Nordsee, die aber auch recht unangenehm werden können. Ohne Halt ging es sich auf Deck nicht gut, denn es dauerte oft recht lange, bis sich das Schiff wieder aufrichtete, meist lag es stark auf der Lee-Seite (die dem Winde abgewendete Seite). Das dauerte so den ganzen Vormittag; den Mittagstisch mußten wir mit Schlingerleisten versehen, da sonst bald das schöne Mittagessen mit Löffeln, Gabeln, Messern und Gläsern auf dem Boden gelegen wäre. Auch beim Kaffee nachmittags war es noch recht lustig; schwer stampfte da noch der Kreuzer „Leipzig“, der um diese Zeit uns begegnete, in der aufgewühlten Nordsee. Es kam Helgoland in Sicht und als wir bald darauf den Elbtkot an Bord nahmen, war es schon ruhiger; Cuxhaven passierten wir um 18 Uhr, da wir jedoch auf der Elbe gegenstrom hatten, konnten wir erst am 29. Juni, morgens 1 Uhr, am Schuppen 44 in Hamburg festmachen. Still, kein Empfang, kein Mensch war am Kai, nur die hochwohlblütliche politische Polizei kümmerte sich gleich um uns und verlangte unsere Pässe. — Meine schöne Islandreise war damit zu Ende.

## Fahrpreise nach Oesterreich

Nachstehend werden die ab Januar 1939 gültigen Fahrpreise nach Oesterreich für einfache Fahrt, Sonntagsfahrten sowie Touristen-Rückfahrkarten nach den wichtigsten Stationen bekannt gegeben.

Die im Vereinsbericht Nr. 3/1937 und 2/1938 stehenden Preise sind damit ungültig.

Die erste Zahl bedeutet die Anzahl der Kilometer, die zweite den Fahrpreis 3. Klasse einfach, die dritte den Fahrpreis für die Sonntags-Rückfahrkarte. Wo für letztere kein Preis genannt ist, gibt es keine.

Andelsbuch	37	1.50		Landed	132	5.30	7.10
Bezau	46	1.90	2.50	Langen (Arberg)	94	3.80	5.10
Bludenz	68	2.80	3.70	Lauterach	15	0.60	0.80
Braz	75	3.—		Linggau-Hittisau	31	1.30	1.70
Brenner	241	9.70		Ludisch-Thüringen	64	2.60	
Buchs St. Gallen	66	2.70		Mendeln	59	2.40	
Dalaas	83	3.40		Neuzing	58	2.40	3.10
Doren-Sulzberg	24	1.—	1.30	Dehtal	159	6.40	8.50
Dornbirn	23	0.95	1.30	Pettneu	111	4.50	
Dornbirn-Schwarzenberg	23/41		1.80	Rankweil	43	1.80	2.30
Egg	34	1.40	1.90	St. Anton Arberg	105	4.20	5.60
Feldkirch	47	1.90	2.60	St. Margrethen	23	0.95	1.30
Filtich	117	4.70		Schaan-Valuz	63	2.60	3.40
Fraßanz	52	2.10	2.80	Schwarzach	19	0.80	1.10
Göhis	35	1.40	1.90	Schwarzenberg	41	1.70	2.20
Hafelftauden	21	0.85	1.20	Schwarzenberg			
Hattlerdorf	26	1.10		Dornbirn	41/23		1.80
Hintergasse	79	3.20		Sulz-Röthis	40	1.60	
Hohenems	31	1.30	1.70	Wald (Arberg)	88	3.60	4.70
Innsbruck Hbf.	205	8.20	11.—	Wiesberg	125	5.—	
Kennelbach	15	0.60	0.80	Zell am See	357	14.40	
				Zirl	190	7.60	

## Turisten-Rückfahrkarten

Turisten-Rückfahrkarten von Lindau Hbf.

	<i>RM</i>
1. nach Bezau, Bludenz oder Schaan-Vaduz (gültig 15 Tage)	4.20
2. nach St. Anton am Arlberg (gültig 15 Tage)	6.30
3. nach Landeck in Tirol (gültig 15 Tage)	8.—
4. nach Dehtal (gültig 30 Tage)	9.60
5. nach Brenner, Jenbach oder Scharnitz (gültig 30 Tage)	14.60
6. nach Brenner, Ruffstein, Mittenwald, Scharnitz oder Zell am See (gültig 30 Tage)	21.60
7. nach Bezau oder Feldkirch (gültig 15 Tage)	2.90

Turisten-Rückfahrkarten werden nur an Mitglieder des Deutschen Alpenvereins und der Vereine, die dem Fachamt für Skilaut im Reichsbund für Leibesübungen angeschlossen sind, gegen Vorweis der gültigen Mitgliedskarte ausgegeben.

## Vereinsbücherei

Zugang 2. Vierteljahr 1939

### Bücher:

Prof. Dr. R. Finsterwalder, Hannover, Alpen-Sammlung Wichmann, Vereins-Kartographie, Band 3/1935. (Neu).

Gallinger Rudolf, Major a. D., Orientieten und Messen mit dem Bézard-Kompaß. 1937. (Neu).

### Periodische Zeitschriften:

Schriften des Vereins für Geschichte des Bodensee und seiner Umgebung, 65. Heft 1938.

Bodensee-Geschichtsverein, heimatkundliche Mitteilungen, 3. Jahrg., Nr. 2, Mai 1939.

### Geschenk des Herrn Oberlehrer Karl Paulus:

Josef Ittlinger, Führerloses Bergsteigen.

Theodor Wundt, Ich und die Berge.

Sektion Uto SAC, Ratgeber für Bergsteiger.

Des Prinzen Arnulf von Bayern Jagd-Expedition in den Lian Shan 1910.

Verschiedene Zeitschriften.

Für die Spende wird bestens gedankt.

R. Gleigner, Bücherwart.

## Einsendungs-Schluß

für die nächste Folge des Vereins-Berichtes: 20. Sept. 1939. Bis zu diesem Tage bitten wir alle Mitteilungen, Schilderungen usw., die zum Abdruck kommen sollen, an Emil Lindner, Lindau (B), Fischergasse, einzusenden.

11-26/11-3

# Deutscher Alpenverein <sup>1939/1940</sup> Zwg. Lindau

Vorläufige Mitteilung:

Liebe Mitglieder  
des Zweigvereins Lindau des Deutschen A.V.

Die beabsichtigte Drucklegung unserer Vereinsnachrichten noch vor Weihnachten war leider nicht mehr möglich. Die Vereinsleitung entbietet deshalb auf diesem Wege allen ihren Mitgliedern für das angebrochene neue Jahr ein kräftiges Berg-Heil und ein siegreiches 1940!

## Front und Heimat:

Der Zweigverein Lindau hält es für seine Pflicht, das bisherige Band treuer Kameradschaft gerade jetzt noch enger zu schließen. Mit unseren an der Front stehenden und zum Heeresdienst eingezogenen Kameraden wollen wir in engster Verbindung bleiben. Soweit uns die Adressen bekannt waren, haben wir seit Kriegsbeginn die Verbindung zu unseren Bergkameraden aufrecht erhalten. Zu diesem Ehrendienst ruft die Vereinsleitung alle Mitglieder zur tatkräftigen Mitarbeit auf. Vor allem ist es notwendig, die Feldpostnummern und Anschriften der zum Heeresdienst eingezogenen Mitglieder zu erfahren. Wir bitten deshalb alle Familienangehörigen und Bekannten um mündliche oder schriftliche Angaben der derzeitigen Adressen ihrer Väter, Söhne oder Freunde, welche im Felde stehen oder eingezogen sind. Nachdem der Zweigverein noch im Februar seinen Vereinsbericht hinausschicken will, bitten wir um baldmöglichste Erfüllung unseres Wunsches.

Die Adresse bitten wir der Geschäftsstelle Josef Geuppert Lindau, oder dem stellvertretenden Vereinsführer Emil Lindner, Lindau Fischer-gasse 27 zu übermitteln.

## Kriegswinterhilfswerk des Deutschen Volkes.

Der Zweigverein wird seinen Beitrag zum "Kriegswinterhilfswerk des deutschen Volkes" in Form eines Lichtbildervortrags leisten und bittet die Mitglieder durch zahlreichen Besuch ihre Hilfsbereitschaft zu erneuern. Zeit, Redner und Thema wird in der Tagespresse rechtzeitig bekanntgegeben.

## Unsere Hütten.

Wir machen unsere Mitglieder auf den in der Lindauer Nationalzeitung vom 13.1.1940 erschienen Artikel aufmerksam, in welchem die für den Touristenverkehr freigegebenen Gebiete benannt wurden.

So sind jederzeit zugänglich:

Die Ernst-Rieger Hütte auf Garfreschen mit ihrer Vermietalumrahmung, die Wieshütte und die Lindauer-Hütte. Eine Tourenmöglichkeit von der Lindauer-Hütte aus besteht nicht. Es ist bis auf Weiteres nur der Besuch der Hütte als solche gestattet.

## Mitgliederbeiträge für 1940.

Wie Ihnen aus dem Vereinsbericht Nr. 4 von 1938 noch bekannt sein wird, beginnt das neue Vereinsjahr am 1.IV. ds. J. In der Hauptversammlung Anfang März werden die neuen Mitgliederbeiträge festgelegt. Sie werden Ihnen dann sofort bekanntgegeben.

Zeitschrift 1939.

Der Versand hat sich durch verschiedene Umstände verzögert, er wird aber wohl noch im Laufe des Januar vorgenommen werden können.

Wenn wir uns durch den Wegfall der verbilligten Fahrgelegenheiten (wie Sonntagsfahrkarten, u.s.w.) unsere Tourentätigkeit weiter einschränken müssen, so wollen wir uns um so öfter zu gemeinsamen Übungsfahrten im benachbarten Pfänder und Bödelegebiet treffen und unsere Familienabende wieder aufleben lassen.

Geplant ist demnächst ein Familienabend im Sünfzen bei dem unsere sektionseigenen Künstler Gelegenheit haben, die besten Ergebnisse ihrer Lichtbildkunst und Farbenphotographie zu zeigen.

Um den Abend reichhaltig gestalten zu können, bitte ich auch manchen verborgenen Meister um unverbindliche und baldige Meldung.

Bis dahin zeichnet

mit deutschem Bergsteigergruß

Heil Hitler!

Emil Lindner

stellv. Vereinsführer.

Lindau, 20. Januar 1940.