

783
2024

Berichte

zur Polar- und Meeresforschung

Reports on Polar and Marine Research

Mit Wilhelm Filchner in das Weddellmeer

**Paul Björvigs Tagebuch von der deutschen
Antarktischen Expedition 1911-1912**

Aus dem Norwegischen übersetzt von Volkert Gazert
und herausgegeben von Cornelia Lüdecke

Die Berichte zur Polar- und Meeresforschung werden vom Alfred-Wegener-Institut, Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung (AWI) in Bremerhaven, Deutschland, in Fortsetzung der vormaligen Berichte zur Polarforschung herausgegeben. Sie erscheinen in unregelmäßiger Abfolge.

Die Berichte zur Polar- und Meeresforschung enthalten Darstellungen und Ergebnisse der vom AWI selbst oder mit seiner Unterstützung durchgeführten Forschungsarbeiten in den Polargebieten und in den Meeren.

Die Publikationen umfassen Expeditionsberichte der vom AWI betriebenen Schiffe, Flugzeuge und Stationen, Forschungsergebnisse (inkl. Dissertationen) des Instituts und des Archivs für deutsche Polarforschung, sowie Abstracts und Proceedings von nationalen und internationalen Tagungen und Workshops des AWI.

Die Beiträge geben nicht notwendigerweise die Auffassung des AWI wider.

Herausgeber

Dr. Horst Bornemann

Redaktionelle Bearbeitung und Layout

Susan Amir Sawadkuhi

Alfred-Wegener-Institut
Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung
Am Handelshafen 12
27570 Bremerhaven
Germany

www.awi.de
www.awi.de/reports

Der Erstautor bzw. herausgebende Autor eines Bandes der Berichte zur Polar- und Meeresforschung versichert, dass er über alle Rechte am Werk verfügt und überträgt sämtliche Rechte auch im Namen seiner Koautoren an das AWI. Ein einfaches Nutzungsrecht verbleibt, wenn nicht anders angegeben, beim Autor (bei den Autoren). Das AWI beansprucht die Publikation der eingereichten Manuskripte über sein Repositorium ePIC (electronic Publication Information Center, s. Innenseite am Rückdeckel) mit optionalem print-on-demand.

The Reports on Polar and Marine Research are issued by the Alfred Wegener Institute, Helmholtz Centre for Polar and Marine Research (AWI) in Bremerhaven, Germany, succeeding the former Reports on Polar Research. They are published at irregular intervals.

The Reports on Polar and Marine Research contain presentations and results of research activities in polar regions and in the seas either carried out by the AWI or with its support.

Publications comprise expedition reports of the ships, aircrafts, and stations operated by the AWI, research results (incl. dissertations) of the Institute and the Archiv für deutsche Polarforschung, as well as abstracts and proceedings of national and international conferences and workshops of the AWI.

The papers contained in the Reports do not necessarily reflect the opinion of the AWI.

Editor

Dr. Horst Bornemann

Editorial editing and layout

Susan Amir Sawadkuhi

Alfred-Wegener-Institut
Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung
Am Handelshafen 12
27570 Bremerhaven
Germany

www.awi.de
www.awi.de/en/reports

The first or editing author of an issue of Reports on Polar and Marine Research ensures that he possesses all rights of the opus, and transfers all rights to the AWI, including those associated with the co-authors. The non-exclusive right of use (einfaches Nutzungsrecht) remains with the author unless stated otherwise. The AWI reserves the right to publish the submitted articles in its repository ePIC (electronic Publication Information Center, see inside page of verso) with the option to "print-on-demand".

Titel: Die Mannschaft der „Deutschland“ 1911 in Grytviken, Südgeorgien.

Paul Björvig in der mittleren Reihe als zweiter von links

(Quelle: Filchner 1922: 11, 27)

Title: The crew of the "Deutschland" in 1911 in Grytviken, South Georgia.

Paul Björvig in the centre row, second from the left (source: Filchner 1922: 11, 27)

Mit Wilhelm Filchner in das Weddellmeer

Paul Björvigs Tagebuch von der deutschen Antarktischen Expedition 1911 – 1912

**Aus dem Norwegischen übersetzt von Volkert Gazert
und herausgegeben von Cornelia Lüdecke**

Please cite or link this publication using the identifiers

<https://epic.awi.de/id/eprint/58389/>

https://doi.org/10.57738/BzPM_0783_2024

ISSN 1866-3192

Anschrift der Herausgeberin:

*Prof. Dr. Cornelia Lüdecke
Fernpaßstr. 3
81373 München*

Email: C.Luedecke@lrz.uni-muenchen.de

Contents

	Geleitwort	2
	Summary	4
	Zusammenfassung	5
1.	Einleitung	7
	1.1 Hintergrund	7
	1.2 Planung	7
	1.3 Die zweite deutsche Antarktische Expedition (1911 – 1912)	10
	1.4 Literaturverzeichnis	21
2.	Teilnehmer der deutschen Antarktischen Expedition (1911 – 1912) an Bord der „Deutschland“	22
3.	Kapitän Vahsels Briefe an Dr. Hans Gazert von Bord der "Deutschland" (1911)	24
4.	Björvigs Brief an Erich von Drygalski (1914)	26
5.	Bemerkungen zur Transkription und Übersetzung	27
6.	Björvigs Tagebücher an Bord des Südpolarschiffs „Deutschland“ aus Hamburg (1911 – 1912)	28
	6.1 Erstes Tagebuch von 6. April bis 8. Mai 1912	28
	6.2 Zweites Tagebuch von 9. Mai bis 19. Oktober 1912	51
	6.3 Drittes Tagebuch von 20. Oktober 1912 bis 16. Februar 1913	75
7.	Auszug aus Björvigs Lebenserinnerungen – Erlebnisse im Nord- und Südmeer	87
8.	Björvig in Filchners offiziellem Expeditionsbericht	107
9.	Auszüge aus einem Briefwechsel über Wilhelm Filchner zwischen Dr. Otto Schneider, Dr. Hans Gazert und Kapitän Paul Wolff (1961)	109
10.	Danksagung	117
11.	Abbildungsverzeichnis	118
12.	Tabellenverzeichnis	119

GELEITWORT

Christian Salewski

Die Herausgeberin des vorliegenden Bandes, Frau Prof. Dr. Cornelia Lüdecke, beschäftigt sich seit Mitte der 1990er Jahre intensiv mit der Geschichte der deutschen und internationalen Polarforschung an der Schwelle vom 19. zum 20. Jahrhundert. Schon mit ihrer Dissertation, die 1995 als Band 158 der Berichte zur Polarforschung des Alfred-Wegener-Instituts erschien, erforschte sie die 1. Deutsche Südpolarexpedition (1901 – 1903) unter der Leitung von Erich von Drygalski (1865 – 1949).

In weiteren Verlauf ihrer Forschungsaktivitäten befasste sich Cornelia Lüdecke auch immer wieder mit der 2. deutschen Antarktis-Expedition, die unter der Leitung von Wilhelm Filchner (1877 – 1957) von 1911 bis 1912 im westantarktischen Weddell-See überwinterete. Dies lag wohl daran, dass es zwischen beiden Expeditionen inhaltliche, aber auch personelle Kontinuitäten gab. So stand das Expeditionsschiff der Filchner-Expedition, „Deutschland“ unter dem Kommando von Kapitän Richard Vahsel (1868 – 1912), welcher als 2. Offizier auf der „Gauß“, das Expeditionsschiff der Drygalski-Unternehmung, diente. Auch der norwegische Matrose Paul Björvig (1857 – 1932), dessen Texte über die 2. Deutsche Antarktis-Expedition im Folgenden zu lesen sind, war schon Mitglied der 1. Deutschen Südpolarexpedition, über die er auch schon ein Tagebuch führte.

Zu Filchners Unternehmung legt Cornelia Lüdecke nun eine umfangreiche Quellenedition vor, die offensichtlich von der Absicht geleitet ist, der interessierten Leserin/dem interessierten Leser einen leicht zugänglichen, umfassenden und multiperspektivischen Einblick in das Expeditionsgeschehen zu gewähren. So umfasst der Text die zwei Briefe Vahsel vom Expeditionsschiff „Deutschland“ an den Expeditionsarzt der Drygalski-Expedition, Dr. Hans Gazert (1870 – 1961), den Brief von Paul Björvig an Drygalski aus dem Jahr 1914, Björvigs drei Expeditionstagebücher und einen Auszug aus dessen Lebenserinnerungen mit Bezug zur „Deutschland“-Expedition. Die Edition enthält sogar die Stellen im Expeditionsbericht Filchners, in den er Björvig erwähnt, und einen Auszug aus einem Briefwechsel zwischen ehemaligen Expeditionsmitgliedern zur Person Filchners aus den frühen 1960er Jahren.

Dr. Volkert Gazert, der Sohn von Hans Gazert, transkribierte, wie auch schon Björvigs Tagebücher von der Drygalski-Expedition, dessen Tagebücher von der Filchner-Unternehmung. Cornelia Lüdecke übernahm die Herausgeberschaft für die Quellensammlung und schrieb einen Abriss über die Filchner-Expedition zur wissenschaftshistorischen Einordnung der für die Edition verwendeten Briefe, Tagebücher und anderen Texte.

Weitere Beteiligte an der Quellensammlung sind die Familie Gazert, welche dafür Briefe Vahsels an Hans Gazert zur Verfügung stellte, und das Archiv für Geographie des Instituts für Länderkunde Leipzig, welches den Abdruck der Korrespondenz der ehemaligen Expeditionsmitglieder erlaubte. Darüber hinaus trug das Alfred-Wegener-Institut zur Entstehung der Edition bei, denn es lieferte dafür die deutsche Übersetzung der Lebenserinnerungen Björvigs, die heute auch in seinem Archiv für deutsche Polarforschung (AdP) eingesehen werden kann.

Die in den Berichten zur Polar- und Meeresforschung jetzt erstmals veröffentlichten Tagebücher Björvigs kommen dem Interesse des Archivs für deutsche Polarforschung (AdP), in der Geschichte der Polar- und Meeresforschung neue Wege zu beschreiten, sehr entgegen. Mit diesen seltenen, aus der Perspektive eines Mannschaftsmitgliedes einer deutschen Polarexpedition verfassten Texten erhält ein breiterer Leserkreis tiefe Einblicke in die überaus harten Arbeits- und Lebensbedingungen der Matrosen an Bord eines deutschen Polarforschungsschiffes, ihre zuweilen bedenkliche Behandlung durch die Offiziere und Wissenschaftler, ihre schwere und zuweilen nur schwer erträgliche tägliche Arbeit und in ihre Aktivitäten während ihrer spärlich vorhandenen Freizeit. Darüber hinaus geben die Tagebücher und die Lebenserinnerungen Björvigs – zusammen mit den übrigen Texten – einen tiefen Einblick in Filchners unzulängliche Expeditionsleitung und die zum Teil äußerst heftigen Konflikte zwischen zwei Gruppen von Offizieren und Wissenschaftlern auf der „Deutschland“. Ähnlich wie die deutsche Marinegeschichte durch das „Kriegstagebuch eines christlichen Arbeiters“ des Matrosen Richard Stumpf (1892 – 1958), in der die inneren Verhältnisse der kaiserlichen Flotte im 1. Weltkrieg thematisiert werden, wird die vorliegende Veröffentlichung der Tagebücher nicht nur der Geschichte der Polar- und Meeresforschung neue sozial- und mentalitätshistorische Impulse geben, sondern sie auch der kulturhistorischen und sozialwissenschaftlichen Forschung weiter öffnen.

Die Veröffentlichung der vorliegenden Quellensammlung ist aus Sicht des AdP ein wissenschaftshistorisch wichtiger und wertvoller Beitrag und im Sinne der satzungsgemäßen Aufgabe des AdP, sich an der Erforschung und Vermittlung der Geschichte der Polar- und Meeresforschung zu beteiligen, unbedingt begrüßenswert. Insofern wünsche ich dem Text, dass er neben vielen an der Geschichte der Polarforschung interessierten, naturwissenschaftlich vorgebildeten Lesenden auch interessierte Leserkreise in den schon genannten und benachbarten Geistes-, Kultur- und Sozialwissenschaften findet.

Bremerhaven, den 22.12.2023

Christian Salewski, Archivleiter
Archiv für deutsche Polarforschung

SUMMARY

In the introduction the background, the planning and the course of the German Antarctic Expedition (1911 – 1912) under the leadership of the Bavarian officer Wilhelm Filchner on board the “Deutschland” are presented and supplemented by pictures, maps and the list of expedition members.

Letters from Captain Richard Vahsel to Dr Hans Gazert reveal the first quarrels on board the “Deutschland” already at the beginning of the voyage to Buenos Aires. Vahsel had previously taken part in Erich von Drygalski’s first German South Pole expedition (1901 – 1903) as 2nd officer and Dr Hans Gazert as physician.

The disagreements continued throughout the voyage. The Norwegian ice pilot Paul Björvig offered to give Erich von Drygalski a transcript his diary, so that the truth of the events would not be forgotten.

The following translation of Björvig’s diary gives a very personal insight from the crew into the Antarctic expedition aboard the “Deutschland”. At the beginning of the voyage, Björvig noted only the most important things. Mostly he gave information about the prevailing wind direction and the wind strength, sometimes he added the ship’s course, the local coordinates and the sounded sea depth. In January 1912, he first mocked the strange style of the expedition and the lack of experience of the participating scientists. He described in detail the search for a suitable location for the wintering station and the subsequent fiasco when, after a spring tide, the iceberg with the almost completed station broke away from the seafloor and drifted off together with several tabular icebergs of different sizes. Again and again, Björvig expressed his amazement at the expedition. He could not imagine that any good results would come out in the end. Along the way, he kept noting whether they got seals or penguins for food.

The diary entries convey Björvig’s sensitive sense of the tensions among the expedition members. He often reported what the alpinist Dr Felix König was doing. He recorded in particular detail the events around the station iceberg and on arrival in Grytviken (South Georgia), where a mutiny by the participants led to the premature dissolution of the expedition.

In addition, an excerpt of Björvig’s memoirs is reproduced, in which he reflected again on the most important and strange events on the basis of his diary entries and in some cases described them in more detail.

Finally, in response to a request from Dr. Otto Schneider, a participant in the Polar Conference of the German Society of Polar Research in Münster in 1961, excerpts of an exchange of letters between Dr Hans Gazert and Captain Paul Wolff, a former seaman of Filchner’s Antarctic expedition, are reproduced. In these documents, reminiscences are exchanged about Filchner, the expedition leader, and Captain Vahsel, and in particular about the failed establishment of the wintering station on the station iceberg.

Björvig’s notes provide a most interesting view of the Antarctic expedition aboard the “Deutschland” that differs significantly from Filchner’s published account. It allows the reader to form his own picture of the expedition from the intersections of the expedition leader’s official report and a sailor’s diary.

ZUSAMMENFASSUNG

In der Einleitung werden die Hintergründe, die Planung und der Ablauf der Deutschen Antarktischen Expedition (1911 – 1912) unter der Leitung des bayerischen Offiziers Wilhelm Filchner an Bord der „Deutschland“ dargestellt und durch Bilder, Karten und die Liste der Expeditionsteilnehmer ergänzt.

Briefe von Kapitän Richard Vahsel an Dr. Hans Gazert offenbaren schon zu Beginn der Reise bis Buenos Aires die ersten Querelen an Bord der „Deutschland“. Vahsel hatte zuvor als 2. Offizier und Dr. Hans Gazert als Arzt an Erich von Drygalskis ersten deutschen Südpolarexpedition (1901 – 1903) teilgenommen.

Die Unstimmigkeiten setzten sich durch die ganze Reise fort. Damit die Wahrheit der Ereignisse nicht vergessen würde, bot der norwegische Eislotse Paul Björvig Erich von Drygalski an, ihm eine Abschrift seines Tagebuchs zu überlassen.

Die nachfolgende Übersetzung von Björvigs Tagebuch gibt einen sehr persönlichen Einblick von Seiten der Mannschaft in die Antarktisexpedition an Bord der „Deutschland“. Zu Beginn der Reise notierte Björvig nur die wichtigsten Dinge. Meist machte er Angaben zur vorherrschenden Windrichtung und der Windstärke, manchmal ergänzte er den Schiffskurs, die Ortskoordinaten und die gelotete Meerestiefe. Im Januar 1912 mokierte er sich erstmals über den wunderlichen Stil der Expedition und die mangelnde Erfahrung der teilnehmenden Wissenschaftler. Ausführlich beschrieb er die Suche nach einem geeigneten Ort für die Überwinterungsstation und das anschließende Fiasko, als sich nach einer Springflut der Eisberg mit der fast fertig errichteten Station vom Meeresboden löste und zusammen mit etlichen Tafelbergbergen unterschiedlicher Größe abdriftete. Immer wieder gab Björvig seiner Verwunderung über die Expedition zum Ausdruck. Er konnte sich nicht vorstellen, dass am Schluss etwas Vernünftiges herauskommen würde. Nebenbei notierte er immer wieder, ob sie Robben oder Pinguine zur Nahrung bekommen haben.

Die Tagebuchaufzeichnungen vermitteln Björvigs sensibles Gespür für die Spannungen der Expeditionsteilnehmer untereinander. Oft berichtet er, was der Alpinist Dr. Felix König alles machte. Besonders ausführlich hielt er die Geschehnisse rund um den Stationseisberg und bei der Ankunft in Grytviken (Südgeorgien) fest, wo es durch eine Meuterei der Teilnehmer zur vorzeitigen Auflösung der Expedition kam.

Ergänzend wird ein Auszug von Björviks Lebenserinnerungen wiedergegeben, in denen er die wichtigsten und merkwürdigsten Ereignisse anhand seiner Tagebuchaufzeichnungen nochmals reflektierte und teilweise ausführlich darstellte.

Zum Abschluss des Berichts werden aufgrund einer Anfrage von Dr. Otto Schneider, einem Teilnehmer der Polartagung der Deutschen Gesellschaft für Polarforschung in Münster im Jahr 1961, Auszüge eines Briefwechsels von Dr. Hans Gazert und Kapitän Paul Wolff, einem ehemaligen Matrosen von Filchners Antarktisexpedition, wiedergegeben. In diesen Dokumenten werden Erinnerungen an den Expeditionsleiter Filchner und Kapitän Vahsel sowie insbesondere an die gescheiterte Errichtung der Überwinterungsstation auf dem Stationseisberg ausgetauscht.

Björvigs Aufzeichnungen liefern eine höchst interessante Sicht auf die Antarktisexpedition an Bord der „Deutschland“, die sich deutlich von Filchners publiziertem Reisebericht unterscheidet. Sie ermöglicht es dem Leser, sich aus den Schnittpunkten des offiziellen Berichts des Expeditionsleiters und des Tagebuches eines Matrosen ein eigenes Bild von der Expedition zu machen.

1. EINLEITUNG

Cornelia Lüdecke

1.1 Hintergrund

Um 1900 waren die Antarktis und der Südpol noch weiße Flecken auf der Landkarte. Nur die Antarktische Halbinsel war durch den Robbenschlag und den Walfang in groben Umrissen bekannt, ebenso einige Küstenstriche bzw. Inseln. Handelte es sich bei der Antarktis in Analogie zur Arktis um einen gefrorenen Ozean mit Landsichtungen, die teilweise wie Perlen einer Kette am Südpolarkreis aufgereiht waren? Oder handelte es sich um einen eisbedeckten Kontinent? Diese Fragen sollten endlich gelöst werden, so dass zwischen 1901 und 1904 vier Expeditionen weit nach Süden segelten. Dies waren die deutsche Expedition unter der Leitung von Erich von Drygalski (1865–1949), die britische unter Robert Falcon Scott (1868–1912), die schwedische unter Otto Nordenskjöld (1869–1928) und die schottische unter William Speirs Bruce (1867–1921) (Houben 1934, Headland 2009). Im Rahmen einer internationalen meteorologischen und magnetischen Kooperation untersuchten sie über ein Jahr lang an verschiedenen Stellen die geologischen, geophysikalischen und auch biologischen Gegebenheiten der Antarktis. Die Auswertung aller zusammengeführten Messdaten ergab, dass es sich bei der Antarktis um einen Kontinent mit einer mittleren Höhe von 2.000 ± 200 m handelte (Meinardus 1909: 360). Aber Ergebnisse werfen immer wieder neue Fragen auf. Es deutete sich damals an, dass die Antarktis aus zwei unterschiedlichen Teilen besteht, der kleineren Westantarktis, deren Hauptmerkmal die Antarktische Halbinsel ist, und der weitaus größeren Ostantarktis. Wie hingen sie zusammen?

1.2 Planung

Der bayerische Offizier und Topograph Wilhelm Filchner (1877 – 1957) hatte 1903 – 1905 eine kleine Expedition durch Zentralasien geleitet und unterwegs magnetische Messungen durchgeführt. Nun wollte er herausfinden, ob der antarktische Kontinent durch einen mit Eis gefüllten Meeresarm, der vom Weddellmeer zum Rossmeer führt, in einen östlichen und einen westlichen Teil geteilt wird (Filchner 1910). Die konkrete Frage lautete: Sind West- und Ostantarktis durch Land verbunden oder durch Wasser getrennt? Zur Beantwortung dieser Frage wollte Filchner vom Weddellmeer aus mit Hunde- oder Ponyschlitten nach Süden reisen, den Pol überqueren und mit Hilfe von Depots, die ein zweites Schiff vom Rossmeer aus anlegen sollte, die Durchquerung dorthin vollenden. (Lüdecke 2015: 67). Zu diesem Zeitpunkt gab es jedoch keine internationale Kooperation auf wissenschaftlichem Gebiet mehr, sondern nur noch das Bestreben einzelner Expeditionsleiter, die Flagge ihrer Nation auf den Südpol zu setzen (Abb. 1).

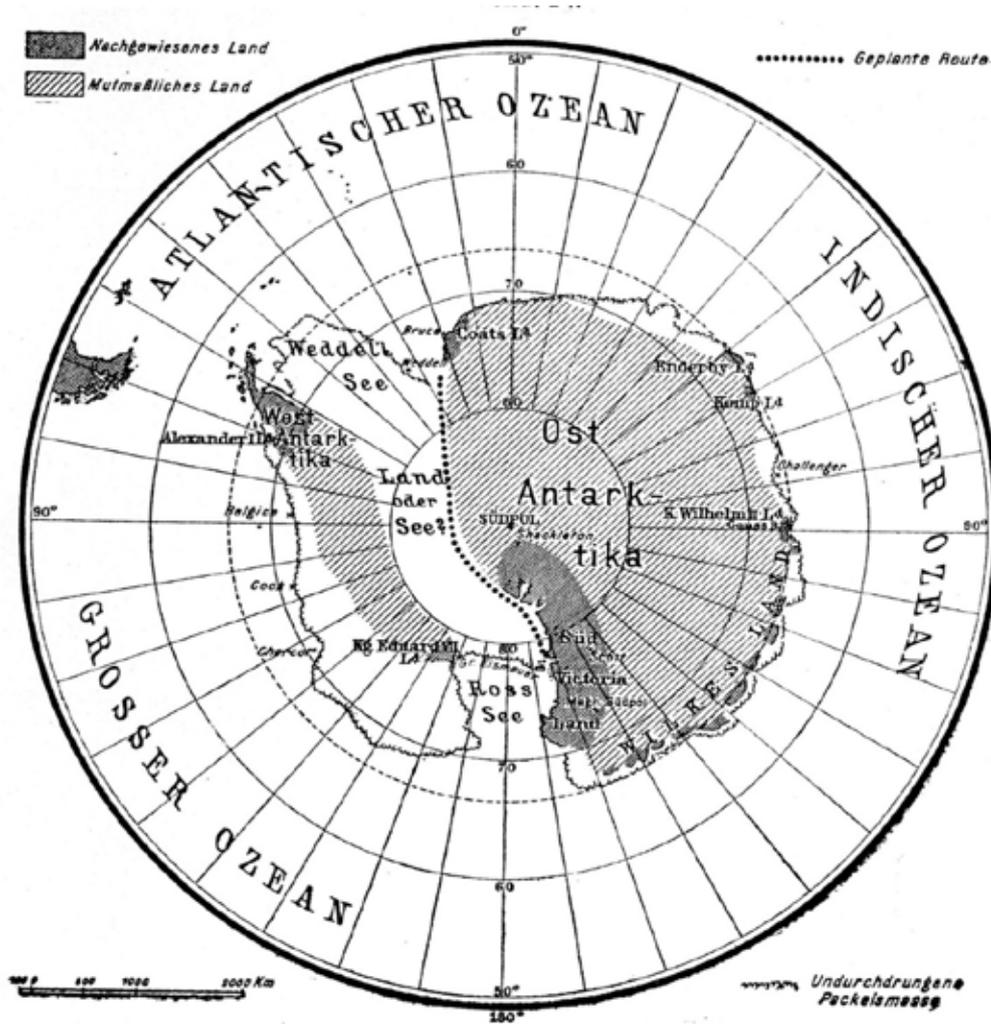


Abb. 1: Filchners geplante Route zur Durchquerung der Antarktis (Quelle: Filchner 1910: 154)

Von Scott war bekannt, dass er sich auf seiner zweiten Expedition den Südpol zu Ziel genommen hatte (Headland 2009). Dass aber auch Roald Amundsen (1872 – 1928) dorthin aufgebrochen war, wusste bis zum Oktober 1910 kein Außenstehender. Zur Überraschung der Norweger tauchte an ihrem Überwinterungsort auf dem westlichen Rosschelfeis die privat organisierte japanische Expedition unter der Leitung von Nobu Shirase (1861 – 1946) auf, die ursprünglich ebenfalls wie Amundsen zum Südpol wollte, jedoch mangels Erfahrung und Ausrüstung nur das nahe gelegene King Edward VII Land erforschen konnte (Tab. 1).

Tab. 1: Die Antarktis-Expeditionen in der Ära des Polstrebens (1910 – 1913) (Nach Headland 2009)

Zeit	Land	Expeditionsleiter	Schiff	Arbeitsgebiet bzw. Entdeckungen
1911-12	Deutschland	Wilhelm Filchner	„Deutschland“	Prinz-Regend-Luitpold-Land, östliches Weddellmeer
1910-13	England	Robert Falcon Scott	„Terra Nova“	Victoria-Land, östliches Rossmeer
1910-12	Norwegen	Roald Amundsen	„Fram“	Bay of Whales, westliches Rossmeer
1910-12	Japan	Nobu Shirase	„Kainan Maru“	Bay of Whales, westliches Rossmeer

So stand es schon während der Vorbereitung seiner Expedition außer Frage, dass Filchner keine Unterstützung von Scott bei der benötigten Depotlegung erhalten würde. Nach einem Treffen der beiden in London und Klärung der Situation wollte sich Filchner nun auf die Erforschung des unbekanntes Gebietes im Süden des Weddellmeeres konzentrieren. Seine Hauptaufgaben lauteten also:

- Ozeanographische Messungen im Südatlantik während der Überfahrt.
- Meteorologische und magnetische Messungen während der Überwinterung in der Antarktis.
- Geologische Untersuchungen während der Schlittenfahrten in der Antarktis.

Nachdem Filchner für sein Unternehmen keine staatliche Finanzierung erhielt, war er völlig auf Spendensammlungen und das Ergebnis einer staatlich genehmigten Lotterie angewiesen. In geschäftlichen Dingen war er zudem nicht sehr bewandert, so dass dafür ein Verein gegründet wurde. Darüber hinaus ließ sich Filchner im Verein anstellen, was eine sehr ungewöhnliche Konstellation für einen Expeditionsleiter war. Weil das Schiff der ersten deutschen Südpolarexpedition „Gauss“ nach der Rückkehr umgehend nach Kanada verkauft worden war, erwarb Filchner für die Expedition in Norwegen eine Dreimast Bark mit Hilfsmaschine, die den Namen „Deutschland“ erhielt und bei Blohm & Voss in Hamburg für die Polarexpedition umgerüstet wurde (Abb. 2).



Abb. 2: Filchners Schiff „Deutschland“ (Quelle: Joester Bremen)

Um sich für die Antarktisexpedition vorzubereiten, führte Filchner 1910 zusammen mit vier Wissenschaftlern und einem Alpinisten ein Vorexpedition nach Spitzbergen durch, um sich mit der Fortbewegung und den wissenschaftlichen Untersuchungen im polaren Gelände vertraut zu machen.

1.3 Die zweite deutsche Antarktische Expedition (1911 – 1912)

Filchners Schiff „Deutschland“ verließ Hamburg am 3. Mai 1911 und traf am 7. September in Buenos Aires ein. Allerdings war Filchner noch nicht an Bord, da er in Berlin noch die Finanzierung der Expedition weiter organisieren musste (Lüdecke 1995: 135 – 136, 158 – 160). Der junge Geograph Heinrich Seelheim (*1884) sollte ihn während der Überfahrt nach Südamerika vertreten, bis er selbst in Buenos Aires die Leitung übernehmen würde.

Neben den Kameraden von der Vorexpedition Seelheim, Filchners Freund und Astronom Erich Przybyllok (1880–1954, vorgesehen für die Ortsbestimmung und magnetische Messungen) und Erich Barkow (1882–1923, Meteorologe) kamen als weitere Wissenschaftler der Ozeanograph Wilhelm Brennecke (1875 – 1924) und der Geologe Fritz Heim (1887 – 1980) hinzu. Dr. Ludwig Kohl (später Kohl-Larsen, 1884 – 1969) sollte in der Antarktis als Expeditionsarzt und Biologe fungieren. Außerdem wurde der Alpinist Felix König (1880 – 1945) angeworben, wie auch Kaspar Neuberger für die Motorfahrzeuge, die als neues Transportmittel in der Antarktis mitgenommen werden sollten. (Abb. 3).



Abb. 3: Auf der „Undine“ v.l.n.r.: Felix König, Johannes Müller, Erich Barkow, Wilhelm Brennecke, Fritz Heim, Wilhelm von Goedel, Wilhelm Filchner (Quelle: Joester, Bremen)

Ein weiterer Freund Filchners, der Geograph und Limnologe Willi Ule (1861 – 1940), begleitete die Expedition nur bis Pernambuco, um auf der Fahrt nach Süden ozeanographische Messmethoden kennenzulernen. Ein zweiter Passagier war der Biologe Hans Lohmann (1863 – 1934), der die Expedition bis Buenos Aires begleitete, um unterwegs das Tier- und Pflanzenleben der Hochsee zu erforschen und Dr. Kohl in die biologischen Untersuchungen einzuführen.

Die Schiffsbesatzung bestand aus Kapitän Richard Vahsel (1868 – 1912), der als 2. Offizier der „Gauss“ während der ersten deutschen Südpolarexpedition bereits Antarktiserfahrung gesammelt hatte, dem 1. Offizier Wilhelm Lorenzen (gest. 1914), dem 2. Wach- und Navigationsoffizier Johannes Müller und dem 3. Offizier Walther Slossarczyk (1887 – 1911), der zugleich als Telefunkenoffizier für drahtlose Telegrafie zur Kommunikation mit einer Station im Süden Patagoniens zuständig war. Wilhelm von Goedel (geb. 1881) fungierte als Schiffsarzt.

Unter den 21 Matrosen befanden sich einige bewährte Kräfte von der „Gauss“: der Koch Karl Klück (geb. 1869), der Zimmermann Wilhelm Heinrich (geb. 1878), der Matrose und Präparator [Georg] Richard Noack (geb. 1877), der Steward August Besenbrock (geb. 1882) und der Eislotse Paul Björvig (1857 – 1932), der über einen sehr großen Erfahrungsschatz aus verschiedenen Polarexpeditionen verfügte (Abb. 4). Sein Tagebuch von der Filchner-Expedition wird hier erstmals auf Deutsch zugänglich gemacht.



Abb. 4: Die Mannschaft der „Deutschland“ 1911 in Grytviken. Obere Reihe von links nach rechts: Paul Wolff, Karl Anton Olsen, Franz Krause, Karl Zäncker, Morten Olaisen, mittlere Reihe: Adolf Schwabe, Paul Björvig, Gustav Dreyer, Louis Schalitz, Fritz Engemann, untere Reihe: Karl Johannes Schulze, Hermann Selle, Johann Ludwig Johnsen, Kurt Hoffmann. Auf dem Bild fehlen Karl Klück, August Besenbrock, Johann Wilken, Ernst Müller, Wilhelm Simon, [Georg] Richard Noack und Fritz Böttcher (Quelle: Filchner 1922: 11, 27).

Bereits während der Anreise gab es Unstimmigkeiten zwischen Kapitän Vahsel und dem stellvertretenden Expeditionsleiter Seelheim, die nur dadurch beendet werden konnten, dass entweder Vahsel oder Seelheim in Buenos Aires das Schiff verlassen würde (Abb. 5). Als Filchner davon erfuhr, stand er vor einem Problem. Schlimmstenfalls würde er seinen Freund und Stellvertreter verlieren oder er müsste einen neuen Kapitän unter Vertrag nehmen. Sicherheitshalber sah sich Filchner während seiner eigenen Anreise nach Argentinien auf der „Kap Ortega“ nach einem Ersatz für Vahsel um und warb den Offizier Alfred Kling (geb. 1882) an.

1.3 Die zweite deutsche Antarktische Expedition (1911 – 1912)

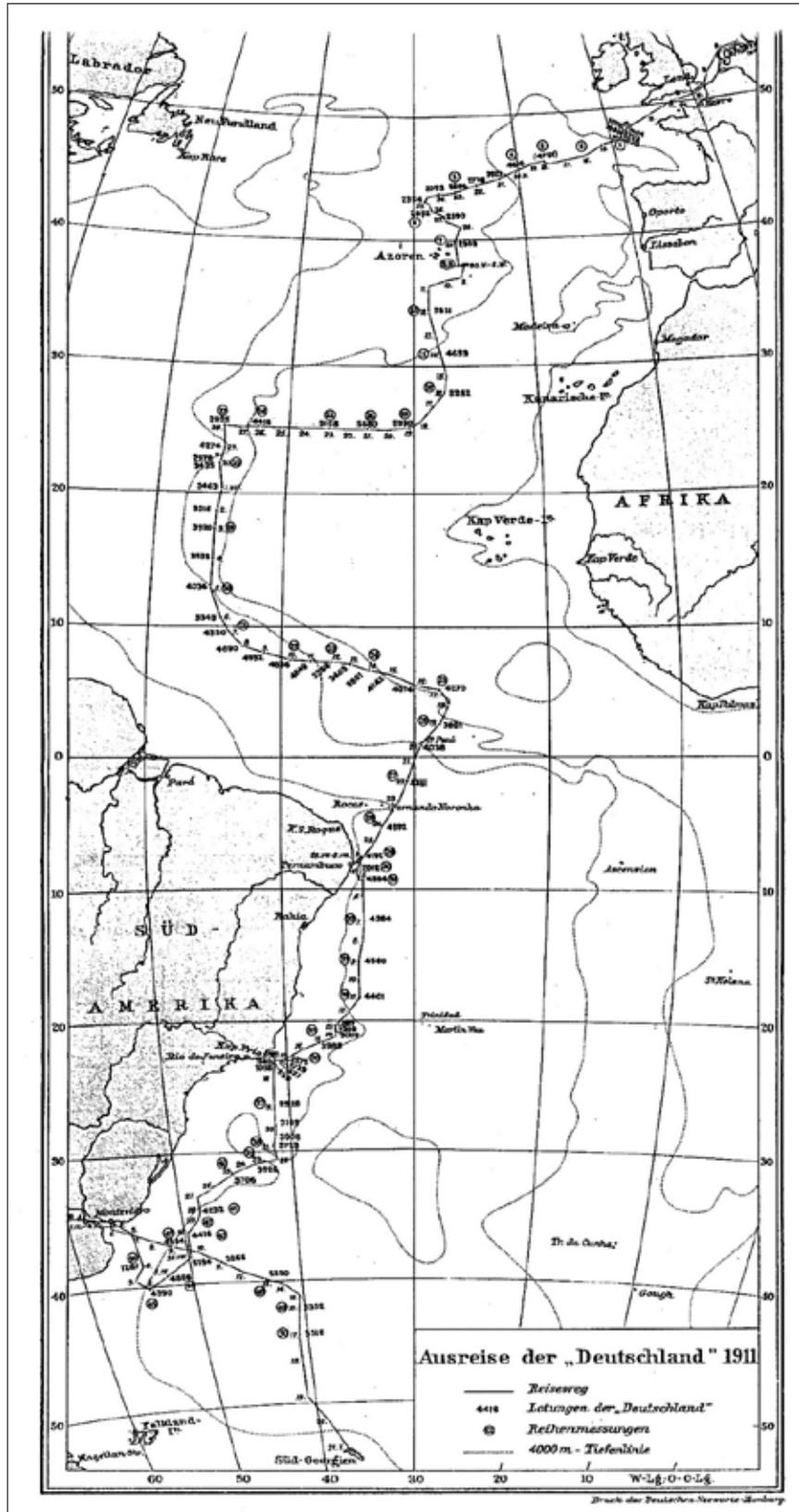


Abb. 5: Die Route der „Deutschland“ durch den Atlantik bis nach Südgeorgien
(Quelle: Brennecke 1913: 145)

Als die „Deutschland“ in Buenos Aires ankam, lag die „Fram“ dort bereits auf Reede, nachdem sie Amundsens Expedition im westlichen Rossmeer auf das Rossschelfeis abgesetzt hatten. Nun ging Seelheim von Bord und Vahsel blieb, so dass Kling als Navigator für den Schlittenvorstoß an Land zur Mannschaft hinzukommen sollte, aber ab Südgeorgien als dritter Offizier (Wachoffizier) an Bord tätig sein würde. Vier weitere Seeleute mussten die „Deutschland“ verlassen, darunter der ehemalige Zimmermann der „Gauss“ Wilhelm Heinrich. Auch der angeblich erkrankte Techniker für die Motorschlitten Neuberger blieb samt Motorschlitten in Argentinien zurück. Damit entledigte sich Filchner gleichzeitig der noch nicht ausgereiften Schlittentechnik, auf die Scott jedoch zur selben Zeit große Hoffnung setzte. Schließlich verließ die „Deutschland“ am 4. Oktober 1911 Buenos Aires in Richtung Antarktis.

Die persönlichen Probleme zwischen den Expeditionsteilnehmern waren nach der Entlassung der fünf Männer allerdings längst nicht gelöst. Filchner musste sich als Expeditionsleiter erst in die bereits gebildeten Gruppen an Bord einfinden. Dies verursachte unweigerlich noch mehr Probleme, da er sich nicht recht an das Leben auf einem Schiff und insbesondere an seinen untergeordneten Status unter dem Kommando des Kapitäns gewöhnen konnte. Zudem war er es nicht gewohnt, mit den Wissenschaftlern auf gleicher Ebene zu kommunizieren, denn als Offizier gab er üblicherweise nur Befehle von oben herab. Es fiel ihm jedenfalls sehr schwer, diese zwei unterschiedlichen Welten für sich miteinander in Einklang zu bringen.

Unterwegs gab es keine besonderen Vorkommnisse bis am 16. Oktober der Arzt Kohl völlig überraschend wegen einer akuten Blinddarmentzündung zusammenbrach und die geplante Vermessung der Dincklage-Untiefe aufgegeben werden musste. Umgehend richtete der Kapitän den Kurs nach Südgeorgien, damit Kohl von dort aus auf dem schnellsten Wege nach Buenos Aires gelangen konnte. Am nächsten Tag hatte Kohl jedoch einen zweiten akuten Anfall, so dass der Schiffsarzt Goedel eine Notoperation durchführen musste, die zum Glück gelang. Nun musste Kohl zur Erholung so schnell wie möglich in Südgeorgien von Bord gehen, wo sie schließlich am 21. Oktober auf der Walfangstation Grytviken eintrafen.

In Grytviken schloss Filchner Freundschaft mit dem Leiter der Station der Compañía Argentina de Pesca Carl Anton Larsen (1860 – 1924). Bereitwillig stellte Larsen Filchner den kleinen Dampfer „Undine“ zur Verfügung, um die Küstenregion der Insel für eine neue Karte genauer als bisher zu vermessen. Bei dieser Gelegenheit konnte Przybyllok vier Wochen auf der ehemaligen deutschen Station des Internationalen Polarjahres (1882 – 1883) verbringen, um die Veränderungen des Magnetfeldes der letzten 30 Jahre zu bestimmen (Filchner 1922: 98 – 110). Anschließend unternahm Filchner vom 1. bis 14. November auf der „Deutschland“ eine Forschungsfahrt zu den rund 300 Seemeilen entfernten Sandwich-Inseln östlich von Südgeorgien, wo sie in einen Sturm mit bis zu 11 Windstärken gerieten und die Reise abbrechen mussten.

Noch gab es viel zu tun, bis das Versorgungsschiff neben der Post aus der Heimat auch die zwölf mandschurischen Ponys nach Grytviken bringen würde. In dieser Wartezeit wurde die Expedition vom Schicksal heimgesucht, als am 26. November der dritte 3. Steuermann Walter Slossarczyk abends nicht mehr von seiner Angeltour mit dem Ruderboot zurückkehrte. Die um Mitternacht eingeleitete Suchaktion war erfolglos. Das leere Boot wurde zwar drei Tage später entdeckt, aber Slossarczyk blieb für immer verschwunden.

Erst am 3. Dezember kam das Versorgungsschiff zur Walfangstation nach Grytviken und brachte nicht nur den Offizier Kling als Ersatz für Slossarczyk mit, sondern auch Larsens Tochter Margit. In den nächsten Wochen, bis wieder ein Schiff nach Buenos Aires abging, freundete sich der genesende Kohl so gut mit Margit an, dass sie 1913 heirateten und er dann den Nachnamen Kohl-Larsen führte. Als alle Waren und Tiere auf der „Deutschland“ verladen waren, brach die Expedition am 11. Dezember 1912 ins südliche Weddellmeer auf, während Kohl zur Genesung zurückblieb (Abb. 6).

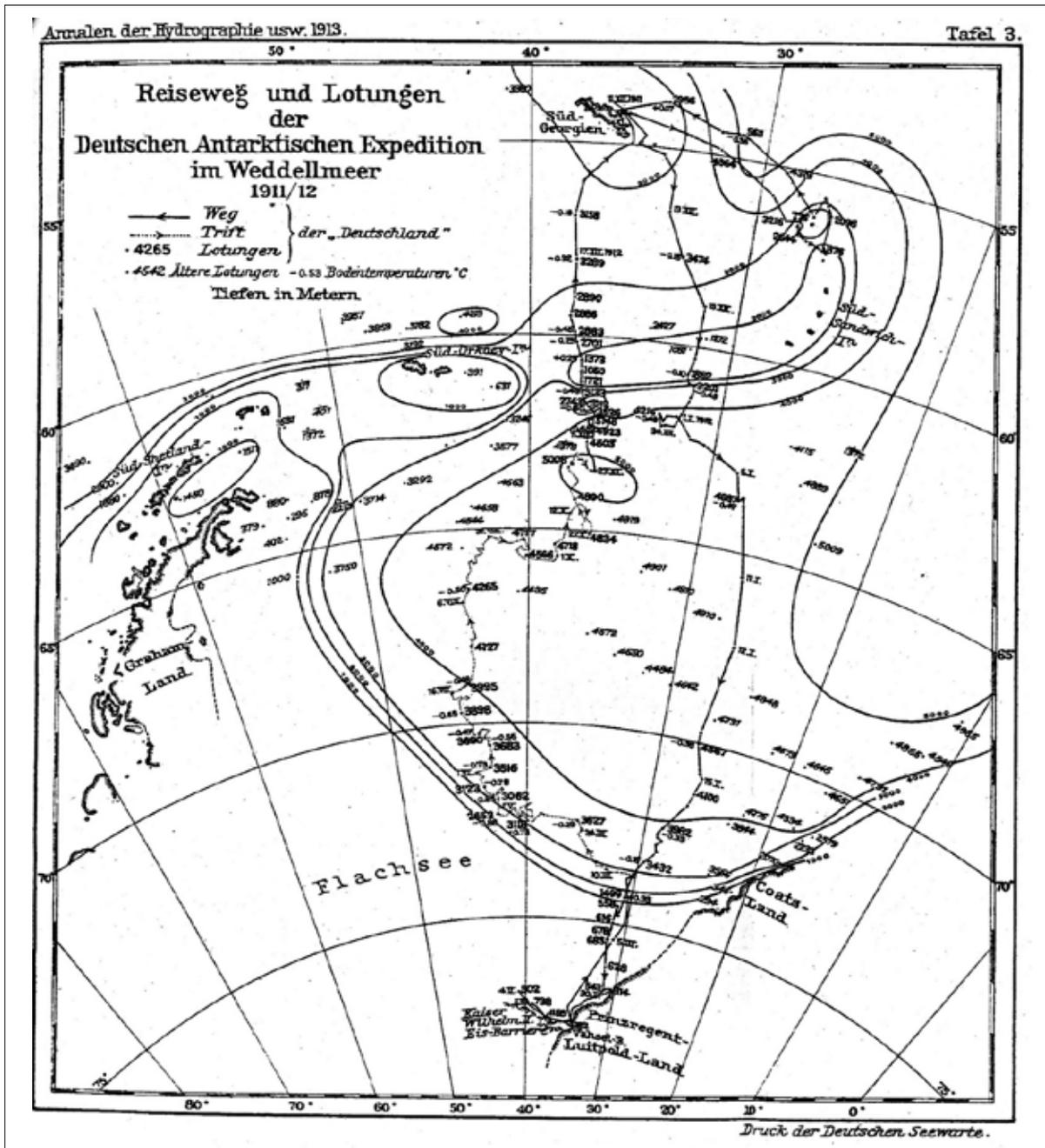


Abb. 6: Die Reiseroute zwischen Südgeorgien und der Antarktis und die Drift durch das Weddellmeer (Quelle: Brennecke 1913: Tafel 3)

Am 14. Dezember 1911 sahen sie das erste Eis, während Roald Amundsen am selben Tag rund 4.000 km entfernt als erster den Südpol erreichte. Mit Maschinenkraft musste sich die „Deutschland“ einen Weg durch die Eisschollen im Treibeisgürtel bahnen. Schließlich passierten sie am 12. Januar 1912 den Südpolarkreis. Nun waren sie südlicher als seinerzeit Drygalskis „Gauss“. Fünf Tage später, es war der 17. Januar 1912, erreichte Robert Falcon Scott als zweiter den Südpol und musste sich im Wettlauf dem Norweger geschlagen geben.

Während die „Deutschland“ langsam nach Süden vordrang, landete die japanische Expedition unter Nobu Shirase nahe Amundsens Überwinterungsstation überraschend in der Bay of

Whales im Rossmeer, wo sie das nahegelegene King Edward VII Land erforschte. Am 29. Januar gelang es der „Deutschland“ schließlich, über Weddells südlichsten Punkt von 74°25' S hinauszusegeln und am folgenden Tag entdeckten sie Land, das sie Prinzregent Luitpold-Land nannten (Abb. 7).

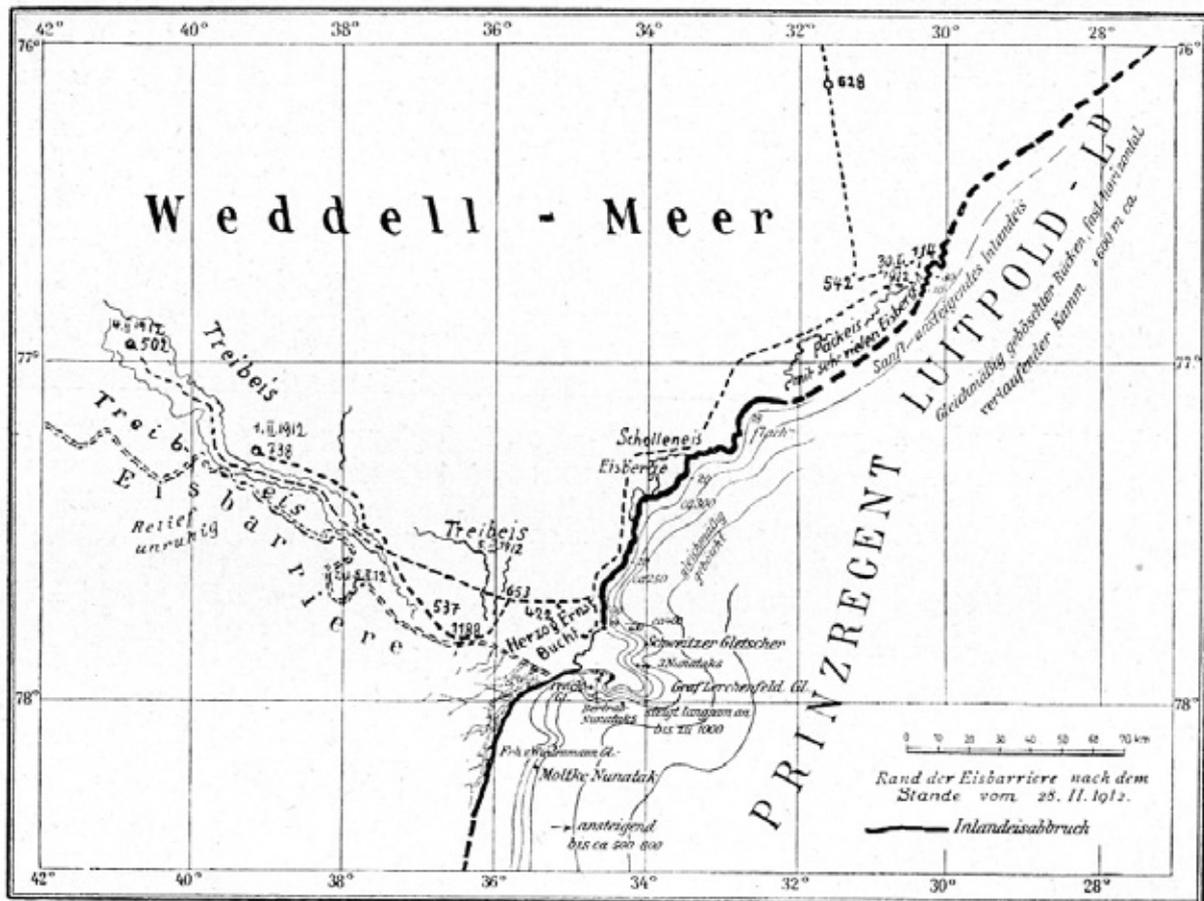


Abb. 7: Prinzregent Luitpold-Land (Quelle: Filchner 1922: 198)

Nun galt es, einen geeigneten Platz für die Einrichtung einer Überwinterungsstation zu finden. Sie fuhren die Eisbarriere, die später den Namen Filchnerschelfeis erhalten sollte, weiter nach Westen. Nachdem sie keinen geeigneten Zugang zum Inlandeis finden konnten, kehrten sie zur Vahsel-Bucht im Osten zurück und begannen nach einer vorhergehenden Erkundung, die Überwinterungsstation auf einem festsitzenden Eisberg, dem sogenannten Stationeisberg, aufzubauen. (Abb.8).

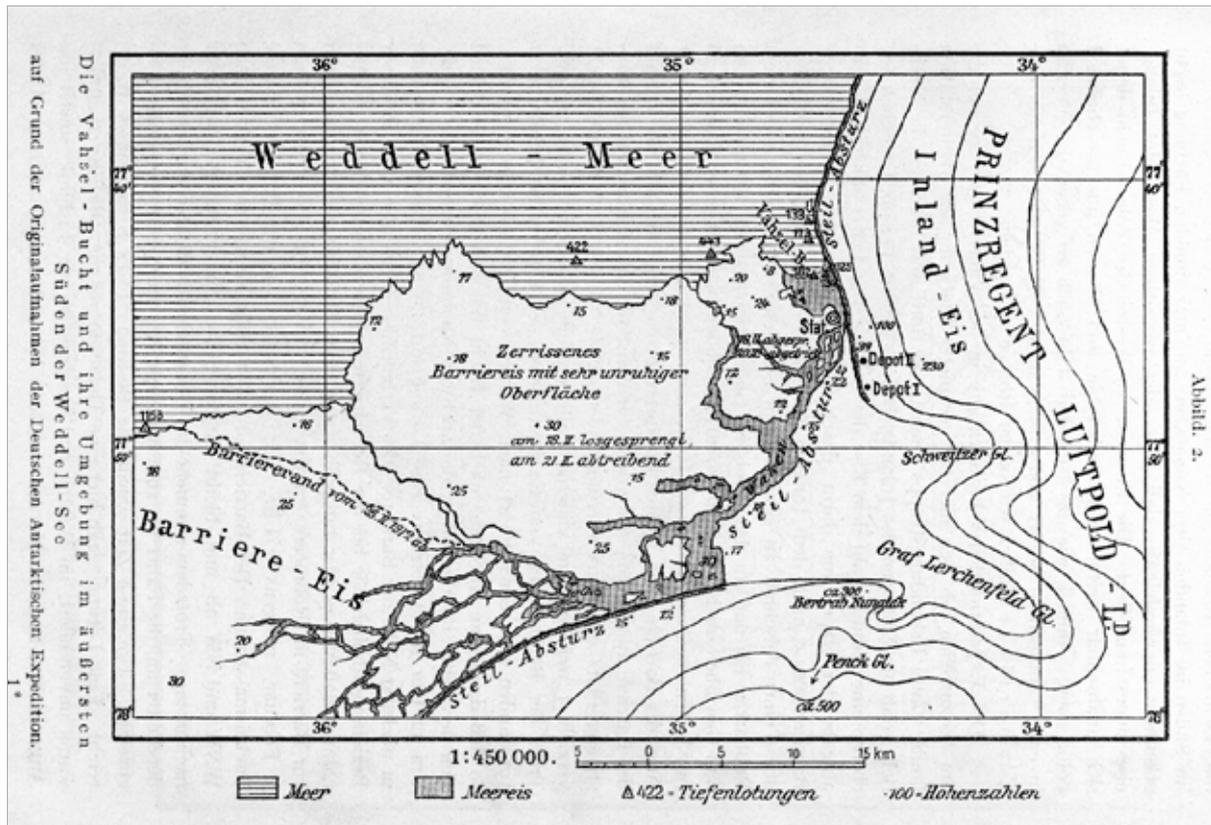


Abb. 8: Prinzregent Luitpold-Land mit der Vahsel-Bucht (Quelle: Filchner 1922: 211)



Eine offenbar nicht vorhergesehene Springflut vernichtete jedoch die Hoffnung, die Überwinterungsstation auf dem Eisberg errichten zu können, denn er wurde losgesprengt und drehte sich. Dabei wurde das bereits aufgestellte Hausgerüst mit der Richtfestkrone zerstört. Die Männer, Ponys und Hunde konnten gerade noch vom Eisberg gerettet werden. Am Ende hatte die Springflut einen riesigen Tafelberg losgelöst, der nun im Lauf der Tage und Wochen durch das Weddellmeer nach Norden driftete. Hätte man auf die Warnung des Eislotsen Björvig gehört, wäre die Station jedoch nie auf einem Eisberg angelegt worden (Abb. 9).

Abb. 9: Der Eislotse Paul Björvig im Jahr 1910 (Quelle: Miethe und Hergesell 1911: 104)

In dieser Situation war Filchner als ausgebildeter Topograph der richtige Mann zum richtigen Zeitpunkt am richtigen Ort, denn er war der erste und einzige, der den Zerfall eines riesigen Eisfeldes vor Ort beobachten und vermessen konnte (Abb. 10). Heutzutage werden solche Eisabbrüche vom Satelliten beobachtet.

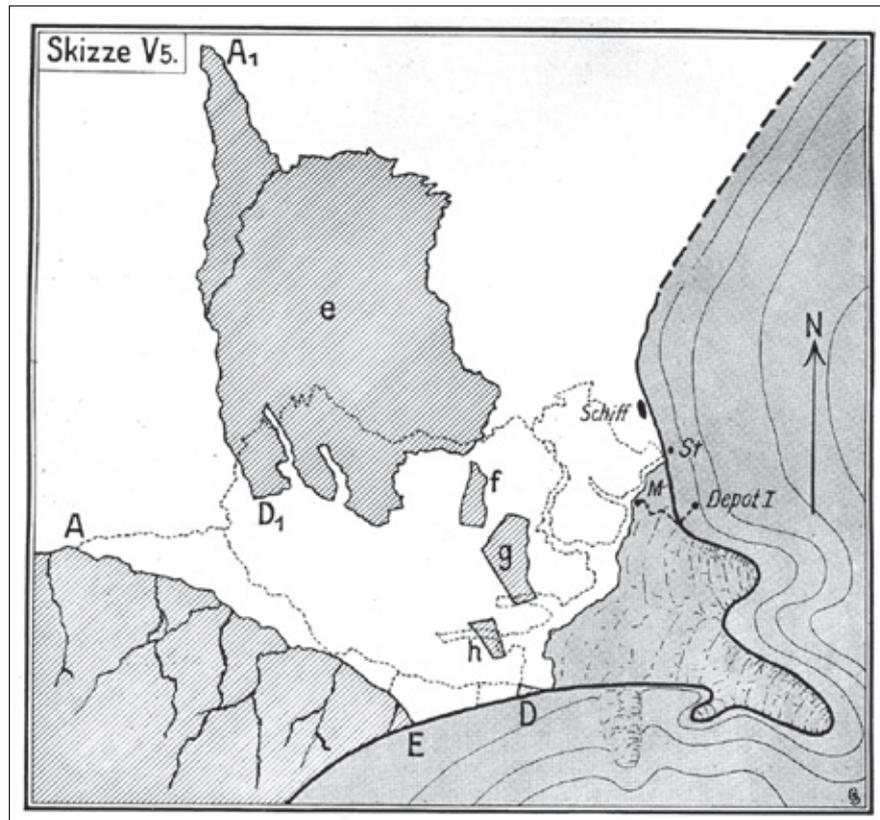


Abb. 10: Abdriftender Tafelberg, Situation am 24. Februar 1912 um 19 Uhr. M: Ort der Anlandung von vier Mann samt Schlitten, Balken und Seilen, St: Ort des Flaschenzuges an der Eiskante, um das Material für das Depot auf das Eis zu befördern (Quelle: Filchner 1922: 266, 272)

Die nun freigewordene Bucht bekam den Namen Herzog Ernst-Bucht. In den nächsten Tagen richteten Filchner und Kling im Prinzregent Luitpold-Land zwei Depots für spätere Erkundungstouren auf dem Inlandeis ein (vgl. Abb. 8). Ein zweiter Versuch, die Station auf der Eiskappe zu installieren, scheiterte wegen der großen Treibeisfelder und dem sich später schnell bildenden Meereis. Nach diesem Fehlschlag wurde der ursprüngliche Plan einer Überwinterungsstation auf dem Inlandeis aufgegeben und die Rückkehr nach Südgeorgien beschlossen. Eine Überwinterung auf der Insel und ein zweiter Vorstoß im folgenden Sommer, d.h. Ende Dezember 1912, erschien unter diesen Umständen am sinnvollsten.

Allerdings schloss sich das Eis schneller, als sie davonsegeln konnten, und so wurden sie schließlich bei $73^{\circ}34' S$, $33^{\circ}12' W$ unweigerlich festgesetzt. Am 15. März 1912 begann die achtmonatige Drift der „Deutschland“, die durch den Weddellwirbel verursacht im großen Bogen im Uhrzeigersinn durch das Weddellmeer nach Norden führte (vgl. Abb. 6). Filchner hatte Glück im Unglück, denn die „Deutschland“ saß in ihrer Meereisscholle fest und wurde nicht wie Shackletons „Endurance“ im November 1915 im westlichen Weddellmeer vom Eis zerquetscht, so dass sie sank.

Nun musste alles für eine Überwinterung auf dem Meereis aufgebaut werden. Es entstanden Hütten und Einrichtungen für magnetische, meteorologische und ozeanographische Untersuchungen (Abb. 11). Insbesondere wurden hier erstmals und bis heute einzigartig während der acht Monate dauernden Drift kontinuierlich Fesselballon- und Drachenaufstiege

1.3 Die zweite deutsche Antarktische Expedition (1911 – 1912)

in Weddellmeer durchgeführt, an denen Registriergeräte für Luftdruck, Temperatur und Feuchte befestigt waren. Damit konnten die meteorologischen Gegebenheiten in den hohen Luftschichten bis auf 2.700 m Höhe untersucht werden. Pilotballone, die mit Theodoliten bis 17 km Höhe, d.h. weit in die Stratosphäre verfolgt wurden, gaben Auskunft über die mit der Höhe wechselnde Windrichtung.

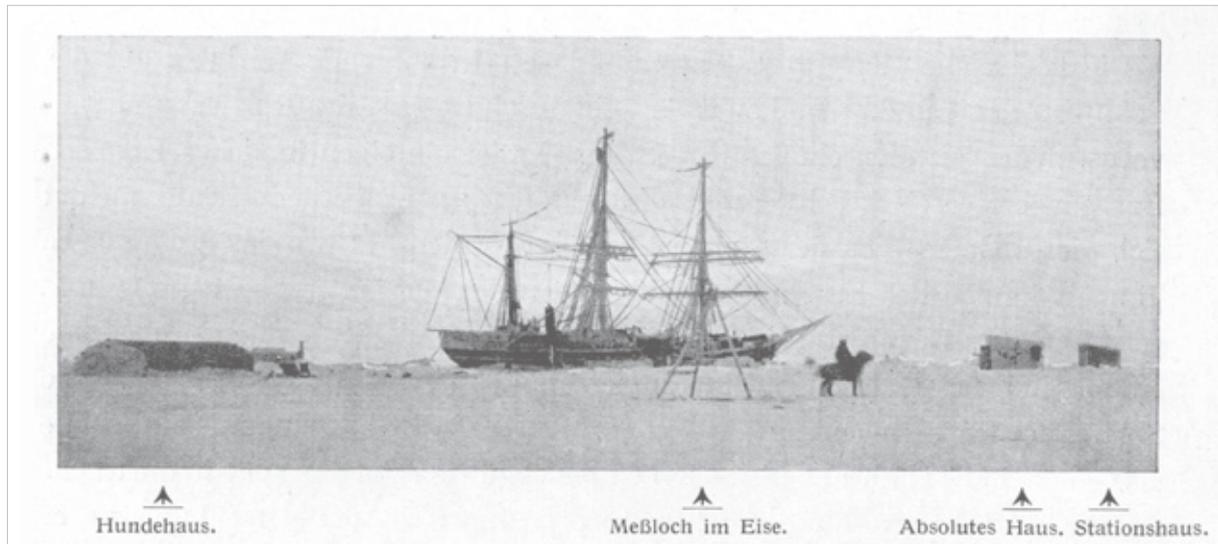


Abb. 11: Das Winterquartier der „Deutschland“ im Weddellmeer (Quelle: Filchner 1922: 321)

Daneben führte Filchner zusammen mit Kling und König eine 160 km lange Schlittenfahrt zum vermuteten Morell-Land bei $70^{\circ}32' S$, $43^{\circ}45' W$ durch, um die Existenz oder Nichtexistenz dieser Landschaft nachzuweisen. Sie kamen zu dem Ergebnis, dass frühere Berichte offenbar auf optischen Täuschungen basierten.

Im Südfrühling wurde die Expedition erneut vom Schicksal geschlagen. Am 8. August 1912 starb Kapitän Vahsel, der schon länger gekränkelt hatte. Die Krankheitsursache Syphilis wurde offiziell nie bekannt gemacht, da die Diagnose unter die ärztliche Schweigepflicht fiel. Nach Seemannsbrauch übergaben sie Vahsel nach einer kurzen Zeremonie durch ein Eisloch dem Meer (Abb. 12). Zu seinem Nachfolger wurde gemäß den Regeln der Seegesetzgebung der 1. Offizier Wilhelm Lorenzen ernannt.

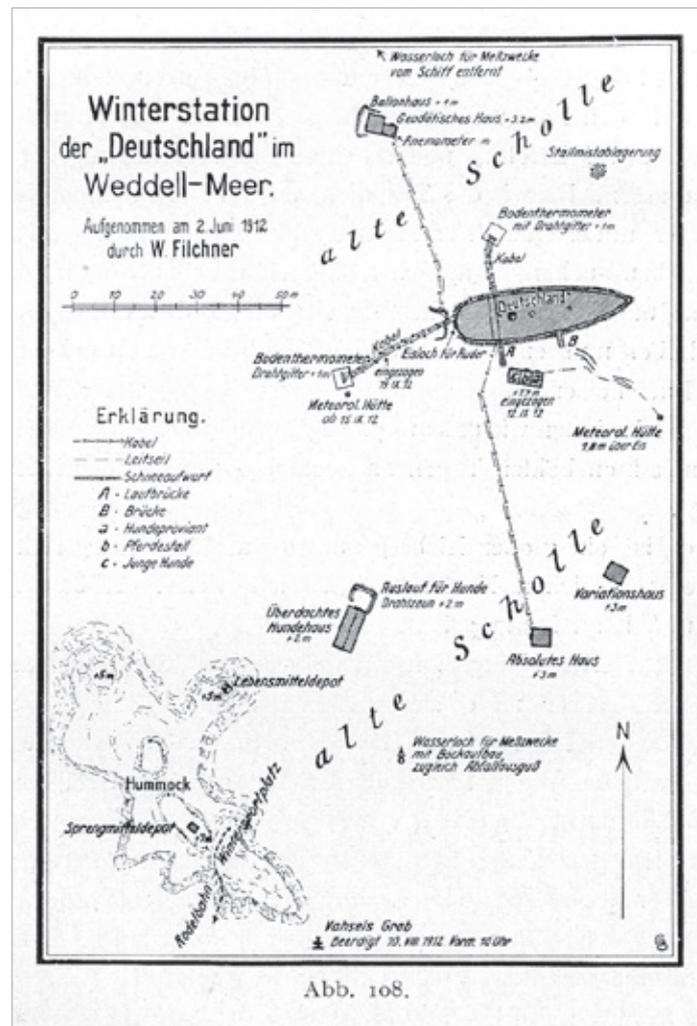


Abb. 12: Karte von der Umgebung der „Deutschland“ mit den wissenschaftlichen Observatorien und Vahsels Grab (Filchner 1922: 308).

Für Filchner besserte sich unter dem neuen Kapitän an Bord leider gar nichts, denn Lorenzen mochte er ebenso wenig wie zuvor Vahsel. Nach dem Desaster auf dem Stationeisberg hatten sich zudem die sozialen Verhältnisse an Bord der „Deutschland“ weiterhin verschlechtert. Es gab zwei Gruppen, die sich bekämpften und alle Aktivitäten behinderten.

Das Schiff kam endlich am 26. November bei $63^{\circ}37' S$, $36^{\circ}34' W$ wieder frei und Filchner ließ umgehend nach Südgeorgien zurückkehren, wo sie am 19. Dezember eintrafen. Mit Larsens Hilfe wurde die Expedition wegen einer Meuterei gegen Filchner offiziell aufgelöst und die untereinander verfeindeten Gruppen reisten getrennt von Südgeorgien zurück. Über dieses unrühmliche Ende wurde anschließend nie etwas bekannt gemacht. Informationen darüber findet man nur in privaten Tagebüchern oder Schriftstücken aus Archiven. Damit endete die so hoffnungsvoll in Bremerhaven gestartete Expedition.

Felix König wollte anschließend Filchners ursprünglichen Plan der Durchquerung weiterverfolgen und kaufte die „Deutschland“ für eine Österreichische Antarktisexpedition. Statt auf der Südhalbkugel wurde das Expeditionsschiff im 1. Weltkrieg eingesetzt und nach Rijeka (Italien) weiterverkauft (Lüdecke 2015: 100).

Filchners Expedition ergab immerhin, dass es statt einem Meeresarm zwischen der West- und Ostantarktis eine hohe Eisbarriere, damals Kaiser Wilhelm II Eis-Barriere und später Filchnerschelfeis genannt, gab (vgl. Abb. 6). Am südlichsten Punkt hatte der Ozeanograph eine erstaunliche Tiefe von 1.158 m gelotet, die sich später als Eingang in den NO-SW verlaufenden Filchner-Graben erwies. Zudem lieferte die Drift der „Deutschland“ im Weddellmeer den ersten Nachweis für den Weddellwirbel. Neben den bis heute einzigartigen meteorologischen Pionierarbeiten zur ganzjährigen Erforschung der hohen Atmosphärenschichten über dem Weddellmeer ergaben die ozeanographischen Untersuchungen die erste Beschreibung der Temperaturschichtung im südlichen Atlantik.

1.4 Literaturverzeichnis

- Brennecke, W., 1913, Ozeanische Arbeiten der Deutschen Antarktischen Expedition, Bericht V. Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie 41, 134-144, Tafel 3.
- Filchner, W., 1910, Plan einer deutschen antarktischen Expedition, Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin, 153-158.
- Filchner, W., 1922, Zum sechsten Erdteil. Ullstein, Berlin, 410 S.
- Headland, R. K., 2009, Chronology of Antarctic exploration. A synopsis of events and activities from the earliest times until the International Polar Years, 2007-09. Bernard Quaritch, London, 722 pp.
- Houben, H. H., 1934, Sturm auf den Südpol. Abenteuer und Heldentum der Südpolfahrer. Ullstein, Berlin, 306 S.
- Lüdecke, C., 1995, Die deutsche Polarforschung seit der Jahrhundertwende und der Einfluß Erich von Drygalskis, Dissertation, Berichte zur Polarforschung, Nr. 158, 340 S., 72 S. Anhang <http://epic.awi.de/26336/>
- Lüdecke, C., 2015, Deutsche in der Antarktis. Expeditionen und Forschungen. Vom Kaiserreich bis heute. Ch. Links Verlag, Berlin, 221 S.
- Meinardus, W., 1909, Die mutmaßliche Höhe des antarktischen Kontinents, Teil I: Petermanns Geographische Nachrichten, 304-309, Teil II: 355-360.
- Miethe, A. und Hergesell H. (Hrsg.), 1911, Mit Zeppelin nach Spitzbergen, Deutsches Verlagshaus Bong & Co., Berlin, 291 S.

2. TEILNEHMER DER DEUTSCHEN ANTARKTISCHEN EXPEDITION (1911 – 1912) AN BORD DER „DEUTSCHLAND“

Quelle: Filchner (1922: 8,11)

Wissenschaftler

Wilhelm Filchner ab Buenos Aires (Expeditionsleiter)

Heinrich Seelheim bis Buenos Aires (stellvertretender Expeditionsleiter)

Erich Przybyllok (Astronom und Erdmagnetiker)

Erich Barkow (Meteorologe)

Wilhelm Brennecke (Ozeanograph)

Fritz Heim (Geologe)

Felix König ab Südgeorgien (Alpinist)

Ludwig Kohl bis Südgeorgien (Arzt)

Wilhelm von Goedel (Schiffsarzt)

Kaspar Neuberger bis Buenos Aires (Techniker)

Hans Lohmann bis Buenos Aires (Zoologe)

Willi Ule bis Pernambuco (Geograph)

Offiziere

Richard Vahsel (Kapitän)

Wilhelm Lorenzen (1. Offizier, später Kapitän)

Johannes Müller (Wach- und Navigationsoffizier)

Walter Slossarczyk (3. Offizier und Telefunkenoffizier)

Alfred Kling ab Buenos Aires (Wachoffizier als Ersatz für Slossarczyk)

Conrad Heynek (Ingenieur)

Schiffsmannschaft

Matrosen

Adolf Schwabe (1. Bootsmann)
Louis Schalitz (2. Bootsmann)
Gustav Dreyer (Zimmermann)
Wilhelm Heinrich bis Buenos Aires (Zimmermann)
Johann Ludwig Johnsen (Segelmacher)
Fritz Böttcher ab Südgeorgien (Matrose)
Kurt Hoffmann (Matrose)
Pfeil bis Buenos Aires (Matrose)
Morten Olaisen ab Buenos Aires (Matrose)
Karl Anton Olsen (Matrose)
Schmidt bis Buenos Aires (Matrose)
Paul Wolff (Matrose)
Paul Björvig (Matrose, Eislotse)
[Georg] Richard Noack (Matrose, Präparator)
Karl Zäncker (Leichtmatrose, später Matrose)
Franz Krause (Schiffsjunge, später Leichtmatrose)

Maschinenpersonal

Ernst Müller (Maschinenassistent)
Wilhelm Simon (2. Maschinist)
Fritz Engemann ab Buenos Aires (Heizer)
Karl Johannes Schulze (Heizer)
Hermann Selle (Heizer)

Küchen- und Messepersonal

Karl Klück (Koch)
August Besenbrock (Obersteward)
Lederer bis Buenos Aires (Steward)
Johann Wilken ab Buenos Aires (Steward)

3. KAPITÄN VAHSELS BRIEFE AN DR. HANS GAZERT VON BORD DER "DEUTSCHLAND" (1911)

Diese Briefe befinden sich unter der Signatur 1027/83-84 im Archiv für Geographie des Leibniz-Instituts für Länderkunde in Leipzig

Kapitän Richard Vahsel hatte von 1901 bis 1903 unter der Leitung von Erich von Drygalski als zweiter Offizier an der ersten deutschen Südpolarexpedition an Bord der „Gauss“ teilgenommen. Nach der Ausreise der „Deutschland“ schrieb er zwei Briefe an Dr. Hans Gazert, dem Arzt auf der „Gauss“, um seinen ehemaligen Expeditionskameraden über den Beginn von Filchners Antarktisexpedition zu informieren. Darin wird Gazert als Leiter einer Hilfsexpedition vorgeschlagen, über die in Filchners Reisebericht nur kurz erwähnt wurde. Darin schrieb Filchner, dass er in den letzten Tagen vor dem Aufbruch in die Antarktis in Buenos Aires vollkommen damit beschäftigt war, die Direktiven für eine eventuell nötig werdende Hilfsexpedition“ auszuarbeiten (Filchner 1922: 130).

Es blieb gar nicht aus, dass Vahsel die „Deutschland“-Expedition mit der „Gauss-Expedition“ verglich. Dabei lieferte er kurze Charakterisierungen, die andeuteten, warum Filchner einige Expeditionsmitglieder, d.h. seinen Stellvertreter Heinrich Seelheim, den Techniker Kaspar Neuberger und den Zimmermann Wilhelm Heinrich, bis Buenos Aires kündigen musste.

Deutsche Antarktische Expedition

An Bord der „Deutschland“, den 29.5.1911

Lieber Dr. Gazert!

Nochmals herzlichen Dank für die freundlichen Wünsche und für die in der Kiste enthaltenen Gaben, welche ich Ihren Intentionen gemäß zur gegebenen Zeit verteilen werde.

Der Abschied von Bremerhaven verlief in ähnlicher Weise wie auf der „Gauß“. Ruser und Bidlingmeier [sic!] waren hinübergekommen dazu. Lieber hätte ich Sie u. Drygalski gesehen, besonders leid hat es mir getan, dass sich letzterer unser Schiff nicht [sic!] mal angesehen hat.

Der Betrieb an Bord entwickelt u. spielt sich in ganz ähnlicher Weise wie auf der Gauß ab. Wegstauen und Umstauen spielt auch bei uns eine große Rolle. Es war überhaupt eine Leistung zu dem gesteckten Termin fertig zu werden. Ohne Überhebung kann ich wohl sagen, es wäre nicht gelungen, wenn ich nicht in den Dienst der Expedition getreten wäre.

So ideal, wie auf der Gauß wird es hier bei uns nicht hergehen, es hat alles einen mehr materiellen Hintergrund. Aber hoffen wir das Beste, an mir und meinen Offizieren u. Mannschaften soll es nicht liegen der Expedition zum Erfolge zu verhelfen.

Die von mir ausgesuchte Mannschaft ist gut, solchen Schwierigkeiten wie wir verschiedentlich auf der Gauß hatten, werden wir hiermit nicht haben.

Auch Dr. Kohl ist ein reizender Herr, neben Prof. Lohmann aus Kiel, welcher leider nur bis Buenos Ayres mitgeht, gefällt er mir am besten.

Auch die alten Gaußleute sind wieder tadellos, selbst Heinrich, welcher ab und zu einen Dämpfer haben muß, führt sich sehr gut.

Hoffend, daß wir uns nach beendigter Expedition gesund u. munter mal wiedersehen werden u. ich Ihnen Gutes von der Expedition berichten kann, grüßt Sie herzlichst

Ihr alter Kamerad

R. Vahsel

Wir sollen übermorgen in Ponta Delgado eintreffen.

Deutsche Antarktische Expedition

An Bord der „Deutschland“, 25.9.1911

Lieber Herr Dr. Gazert.

Ihren lieben Brief habe ich erhalten und mich gefreut, daß Sie, im Falle, daß eine Hilfsexpedition notwendig werden sollte, mittun wollen. Ich habe Sie nun zum Leiter einer eventuellen Hilfsexpedition vorgeschlagen u. hat Filchner den Gedanken sofort aufgenommen u. werden Sie wohl bald offiziell benachrichtigt werden. Nach meiner Überzeugung würden Sie der geeignetste Mann für ein solches Unternehmen sein. Wir wollen ja nicht hoffen, daß Sie jemals in Aktion treten brauchen.

Ihren Wunsch betreffend der Pinguine werde ich gerne erfüllen.

Wir haben hier viel Unangenehmes erlebt, Drygalski habe ich darüber ausführlich geschrieben u. werden Sie den Brief gelegentlich wohl zu sehn bekommen. Dr. Seelheim, vom Charakter u. von Abkunft, glaube ich sicher, ein gerissener Jude, hat hier die Expedition verlassen müssen. So wie die Expedition jetzt zusammengesetzt, wird alles gut werden. Der einzige, der mir noch Sorge macht, ist der Chauffeur Neuberger, welcher eigentlich nicht in unseren Rahmen hineinpasst. Oft ziehe ich Vergleiche u. bedauere dann immer, daß wir Drygalski nicht hier haben.

Ich bin fest überzeugt, wir wären brillant ausgekommen.

Auch mit Filchner werde ich gut fahren, aber es fehlt ihm das Zielbewusste und ist das natürlich ein Fehler.

Direkt hinter uns liegt die Fram, welche auch Anfang Oktober, wie wir, aufbrechen soll.

Über unsere Absichten werden Sie durch Filchners Briefe, worin er Sie zum Leiter einer Hilfsexpedition vorschlägt, orientiert werden.

Es steht nach meiner Ansicht viel zu viel nebensächliches darin, trotzdem auf meinen Wunsch viel gekürzt ist, besonders auf die Funkentelegraphie ist ein zu großer Wert gelegt.

Zum Schluß nochmals herzlich dankend für Ihre lieben Zeilen, verbleibe ich mit herzlichsten Grüßen auch von den Gaußleuten

Ihr treu ergebener

R. Vahsel

Heinrich haben wir wegen Klatschereien leider hinaustun müssen.

4. BJÖRVIGS BRIEF AN ERICH VON DRYGALSKI (1914)

Dieser Brief befindet sich unter der Signatur Kasten 758/5 im Archiv für Geographie des Leibniz-Instituts für Länderkunde in Leipzig (alte Signatur A 29, 285/24).

Tromsö 20. Mai [1914]

Herr Professor

Danke für Ihren Brief, den ich gestern bekam, und für Ihre Meinung zu der österreichischen Expedition.¹

Ich habe selbst große Bedenken gehabt, mit der Expedition zu gehen, und wenn ich jetzt sehe, was Sie mir raten, habe ich mich entschlossen, nicht mitzugehen. Das habe ich nun an König geschrieben; denn wenn ich ehrlich bin, muss ich sagen, dass König unmöglich Leiter oder Befehlshaber einer Expedition sein kann. Ich glaube und bin mir sicher, dass er nicht besser ist als Dr. Filchner, und da wird nicht viel aus ihm werden.

Sie wollen wissen, was ich für mein Tagebuch haben will, aber das zu bestimmen, überlasse ich Ihnen. Ich nehme, was ich bekomme, einerlei ob wenig oder viel; und ich kann versichern, dass jedes Wort darin stimmt. Und wenn Filchner nichts schreiben will,² ist es wohl angemessen, dass Sie und Andere einen Bericht von dieser Expedition bekommen.

Eine Sache will ich Ihnen, Herr Professor, sagen, bitte aber es für sich zu behalten: nämlich, dass ich und bestimmt mehrere an Bord der „Deutschland“ glauben, dass Kapitän Vahsel nicht so bald gestorben wäre, wenn an Bord ordentliche Verhältnisse geherrscht hätten. Aber wie es auf dieser Expedition war, können Sie sich nicht vorstellen. Vahsel hat zwar bereits vor der Abfahrt von Buenos Aires einen Herzfehler³ gehabt, aber so wie Filchner und einige der anderen Doktoren und Offiziere sich gegen den Kapitän benommen haben, musste er unterliegen, auch wenn er völlig gesund gewesen wäre.

Das [Tage-]buch schicke ich hiermit. Sie dürfen damit machen, was Sie können.

Mit freundlichem Gruß

Paul Björvig.

1 Der Österreicher Felix König kaufte die „Deutschland“ anschließend und nannte sie nun „Österreich“. Er wollte 1914 eine österreichische Expedition in die Antarktis führen. Durch den Kriegsausbruch konnte er seine Expedition jedoch nicht mehr durchführen.

2 Filchners Reisebericht erschien erst 1922 (Filchner, W., 1922, Zum sechsten Erdteil. Die zweite deutsche Südpolar-Expedition. Ullstein Verlag, Berlin, 410 S.).

3 Vahsel starb an Syphilis, was jedoch erst durch Archivrecherchen nachgewiesen werden konnte (vgl. Lüdecke, C., 1995, Die deutsche Polarforschung seit der Jahrhundertwende und der Einfluß Erich von Drygalskis, Dissertation, Beichte zur Polarforschung, Nr. 158, S. 224, siehe: <http://epic.awi.de/26336/>).

5. BEMERKUNGEN ZUR TRANSKRIPTION UND ÜBERSETZUNG

Volkert Gazert

Paul Björvig war bereits 1901 – 03 unter der Leitung von Erich von Drygalski als Eislotse auf dem „Gauss“⁴ dabei. Er hat sein Tagebuch der 2. Deutschen Antarktisexpedition (1911–12) in gleichmäßig schöner, zumeist gut leserlicher lateinischer Schrift in der alten dänisch-norwegischen Weise abgeschrieben. Diese Abschrift befindet sich unter der Signatur Kasten 758/1–4 im Archiv für Geographie des Leibniz-Instituts für Länderkunde in Leipzig.

Bei der Übersetzung des Tagebuchs habe ich die Satzstellung an die deutsche Sprache angepasst und fehlende Interpunktionen gesetzt. Die Schreibweisen Grytvik und Björvig versus Grytvig und Björvig sind im Norwegischen gleichberechtigt („valgfritt“). Es gibt viele Dialekte und deren Schreibweisen, in der Zeit Björvigs dazu noch die dänische Prägung der Orthografie.

Eigennamen und seltenere Ausdrücke sind oft falsch geschrieben, z.B. Deutchland, Pernabuco, Ponte Delligade, Vasel (für Vahsel), Flissjer (für Filchner), van Gulden (für von Goedel). Diese habe ich in der Übersetzung korrigiert, aber seine konsequente Schreibweise Bonus Aires beibehalten. Die Identifizierung einiger Walfischarten auf Südgeorgien stieß aus demselben Grund auf Schwierigkeiten. Einige Worte sind unklar und mit [?] markiert.

Die Schiffsnamen wurden durchgängig in Anführungszeichen gesetzt. Cornelia Lüdecke hat die erklärenden Fußnoten ergänzt.

Als Anhang befinden sich im Scan des Originaltagebuches ab Seite 88 einige Tabellen über verschiedene Beobachtungen, die hier jedoch nicht mit wiedergegeben werden. Es handelt sich um Schiffspositionen (Seite 88–91 und 101)

Meerestiefe (Seite 91)

Wind, Temperatur, Luftfeuchte (Seite 92–96 und 102)

Fang (Seite 96–97)

Temperatur, Barometer (Seite 97–100)

⁴ Damals wurden die Schiffe als männlich betrachtet. Drygalski schrieb deshalb in seinem Südpolarwerk „Zum Kontinent des eisigen Südens“ immer „der Gauss“. Zehn Jahre später war es anders und die Schiffe Filchners Schiff „Deutschland“ war wie heute üblich weiblich.

6. BJÖRVIGS TAGEBÜCHER AN BORD DES SÜDPOLARSCHIFFS „DEUTSCHLAND“ AUS HAMBURG (1911 – 1912)

Quelle: Signatur Kasten 758/1-4, Archiv für Geographie, Leibniz-Institut für Länderkunde in Leipzig.

Aus dem Norwegischen übersetzt von Volkert Gazert.

6.1 Erstes Tagebuch vom 6. April bis 8. Mai 1912

Im März bekam ich vom deutschen Konsul in Tromsø die Anfrage, ob ich mit einer deutschen Expedition zum Südpolarmeer gehen wolle und auch noch einen zweiten Mann mitbringen könne. Er hatte einen Brief vom Kapitän der Expedition bekommen mit der Bitte, zwei erfahrene Eismeerfahrer anzuheuern. Der Kapitän hieße Vahsel, der auf dem Gauss bei der Südeismeerreise 1901 bis 1903 Zweiter Steuermann gewesen war.

Ich versprach teilzunehmen und noch einen Mann zu beschaffen. Aber er solle an den Kapitän schreiben und fragen, ob er mich wirklich haben wolle, da er mich von früher kannte und ich inzwischen sehr alt geworden sei. Die Antwort kam umgehend, ich solle kommen und noch einen Mann mitbringen. Wir schrieben einen Kontrakt mit dem Konsul, aber den eigentlichen Kontrakt sollten wir in Hamburg unterschreiben.

Wir reisten von Tromsø am 6. April mit dem Dampfschiff „Midnatsol“ nach Bergen, von dort mit Dampfschiff „Tordenskjold“ nach Hamburg, wo wir am 14. April ankamen und die Arbeit an Bord begann. Das Schiff war dabei, Kohlen und Proviant an Bord zu nehmen. Am 3. Mai fuhren wir von Hamburg nach Bremerhaven, wo wir bis zum 7. Mai blieben. Dann ging es in See. Wir sollen auf der Reise verschiedene wissenschaftliche Dinge machen. Wir haben 4 Doktoren und 2 Professoren dabei. Ein Professor wird in Pernambuco an Land gehen, der andere in Bonus Aires. Leiter der Expedition ist ein bayrischer Leutnant Filchner. Er kommt in Bonus Aires an Bord. Am 6. Juni kamen wir nach Ponta Delgada und fuhren von dort weiter am 8. Juni. Wir fischen jeden Tag und nehmen Wasserproben. Bisher haben wir sehr gutes Wetter gehabt.

Am 6. Juli morgens 7 Uhr ging der Zimmermann über Bord; wir hatten frischen Wind von achtern und alle Segel gesetzt, und machten 7 Meilen Fahrt; weil er aber ein guter Schwimmer war, hielt er sich oben, bis wir gedreht hatten, das Boot rausbekamen und ihn an Bord holten.

Am 27. Juli kamen wir nach Pernambuco und fuhren am 4. August weiter. Wir haben weiterhin täglich auf 40° S gefischt, da der Professor, der mit dem Fischen zu tun hat, in Bonus Aires an Land gehen wird. Wir drehten dann um, steuerten gen Bonus Aires und kamen dort am 9. September an.

In Bonus Aires lag die „Fram“ auf der Reede. Sie kam am 13. September hierher. Wir liegen nun so nahe zusammen, dass „Frams“ Außenklüverbaum über unserem Achterschiff liegt. An Bord der „Fram“ sind Andreas Bræk und Ludvig Hansen aus Tromsø. So treffen wir also Bekannte hier in Südamerika.

Wir lagen in Bonus Aires bis zum 3. Oktober. Es war gut, von dort fortzukommen, denn wir fingen an, etwas schlapp zu werden, wohl wegen der Luft. Die Fram fährt morgen von hier. Wir waren einen Tag in Montevideo, und als wir wieder auf See kamen, sahen wir die „Fram“ hinter uns, aber sie steuerte mehr östlich und wir verloren sie bald aus dem Auge.

Der Plan war, nach den Südlichen Sandwichinseln zu gehen und von dort nach Südgeorgien, um das Haus an Bord zu nehmen, welches als Überwinterungshaus auf der Barriere gebaut werden soll, sowie die Pferde, den Proviant und unseren 1. Offizier⁵. Der, welcher eigentlich mitsollte, war in Bonus Aires von Bord gegangen. Ich mache mir nicht die Mühe zu erzählen, warum er wegging.

In Bonus Aires nahmen wir 37 Hunde an Bord, ein paar Welpen und einen österreichischen Notar, der die Hunde von Grönland geholt hatte. Auf der Fahrt zu den Sandwichinseln wurde einer der Doktoren krank und musste an Bord wegen Blinddarmentzündung operiert werden. So wurde bestimmt, dass wir direkt nach Südgeorgien gehen sollten. Der Zimmermann und ein Heizer waren auch in Bonus Aires an Land gegangen.

Am 16. Oktober kamen wir nach Südgeorgien. Der Ort heißt Grytvig⁶, wo zumeist Walfang betrieben wird. Es ist wohl der größte Fangplatz, den es gibt. Es ist argentinisches Kapital, aber der Verwalter, welcher den Walfang hier begonnen hatte, ist Norweger, Kapitän Larsen von Sandefjord. Er war Kapitän auf der „Antarctic“, Nordenskjölds Südmeerexpedition, die bei den Falklandinseln⁷ Schiffbruch erlitten hatte. Diese waren auf ihrer Reise hier, und er sah, dass es hier einiges zu verdienen gab. Er kam dann zurück und gründete er diese Gesellschaft. Sie haben 4 Walboote, zwei Lastschiffe und eine Bark, welche die Produkte nach Bonus Aires bringt. Sowohl auf den Walschiffen, den Lastschiffen und der Bark sind nur Norweger, auf der Station auch Deutsche, Dänen, Schweden, Amerikaner und Engländer; aber die meisten sind Norweger. Die Mannschaften an Land verdienen 2000 Kronen und mehr, für [?] und Frühstück. Der Wal, der am meisten gefangen wird, ist Knål (=Megaptera=Buckelwal). Auch Blauwal gibt es genug, aber der ist anscheinend zu schwer und macht zu viel Arbeit. Buckelwal, Rethval (=Eubalaena=Kaper) und Spermasygt [?] lohnen sich mehr. Spermasoiter [?] gibt es selten, aber sie fangen jedes Jahr einige (Spermhval=Physeter macrocephalus=Pottwal). Auf den Walschiffen verdient man viel mehr als an Land, weil es für jeden Wal Prozente gibt.

Es kommt vor, dass das Schiff an einem Tag mit 40 Walen kommt. Wenn sie aber einige Tage so viele gefangen haben, müssen sie pausieren, da nur einige zwanzig Wale am Tag an Land verarbeitet werden können. Im vergangenen Jahr hatten sie 56 000 Fass Tran im Winter. Wenn der Walfang zu Ende ist, fangen sie Seeelefanten, welche an Land liegen. Die sind so groß wie die Walrosse im nördlichen Eismeer.

Wir haben die Hunde an Land gebracht und ich passe auf sie auf. Ich wohne allein in einem Haus, welches als Hospital gebaut ist, ein Stück abseits der Station. Da keine Kranken dort sind, kann ich dort wohnen. Ich habe genug Futter für die Hunde, es gibt genug Walfleisch und das mögen.

5 Wahrscheinlich ist Alfred Kling gemeint.

6 Grytviken.

7 Nordenskjölds Schiff „Antarctic“ ist im nordwestlichen Weddellmeer nahe der Paulet Insel untergegangen, nicht bei den Falklandinseln.

Am 1. November ging das Schiff von hier zu den Sandwichinseln, um zu laden. Der kranke Doktor ist auch an Land. Ich esse auf der Walstation. Ich passe auf die Hunde auf und bringe die Pelze, die auf der Fahrt beschädigt wurden, in Ordnung. Zwei der Doktoren sind in Royal Bay, wo vor ein paar Jahren eine deutsche Expedition ein Haus errichtet hatte.

Es ist eine norwegische Bark aus Sandefjord angekommen, welche „Havfruen“ heißt. Sie soll die Kocherei für eine Walfanggesellschaft von Sandefjord sein, die Walfang auf den Sandwichinseln betreiben will. Diese hat ein großes Walschiff, „Tula“, das den Wal fängt, der dann auf der „Havfruen“ gekocht wird. „Tula“ wird geführt von „Deutschlands“ früherem Kapitän, Jørgensen. Dieser sollte zunächst Eislotse sein, aber es wurde bestimmt, dass nur Deutsche mitsollten. So musste er sich zurückziehen mit einer guten Abfindung.⁸

Sonntag 12. Nov. Ruhiges Wetter, bedeckt. Viele der Fabrikarbeiter sind unterwegs, um Pinguineier zu sammeln, von denen es hier viele gibt. Mittags fing es an zu wehen und jetzt abends ist Sturm von NW.

Hier hat man in der alten Zeit Walfang betrieben. Es gibt viele alte Gryter [Kessel], um Speck darin zu kochen. Daher hat die Bucht ihren Namen. Es sind hier 4 Gräber von Engländern. Auf dem einen Kreuz steht die Jahreszahl 1811, auf dem anderen 1816, auf dem dritten 1896. Das vierte hat keine Inschrift.

Montag 13. Nov. Frischer Wind von S, klar. Heute kam die Bark, die der Compagnie von Bonus Aires gehört, mit leeren Fässern, und etwas Proviant für uns. Heute früh ging das Dampfschiff „Casquet“ mit Tran ab nach Buenos Aires.

Donnerstag 14. Nov. Frischer Wind von SO mit Schneeschauern. Heute kam das Walschiff „Tula“ von den Sandwichinseln. Dort war viel Eis und sie haben keinen Wal bekommen. Sie haben gesehen, dass die „Deutschland“ heute morgen nach Husvig gefahren ist, um Kohlen zu laden.

Mittwoch 15. Nov. Stilles Wetter, diesig mit Schnee. Mit den Schlafsachen bin ich fertig. Jetzt kommen die Timiaks⁹ dran.

Donnerstag 16. Nov. Schwacher Wind von SW, klar. Heute kam das Walschiff mit 31 Walen an. Sie haben 350 Fass Tran abgefüllt; normalerweise sind es 2000 Fass in der Woche.

Freitag 17. Nov. Schwacher Wind von O. Bedeckt. Habe Kleider gewaschen. Die Zeit geht langsam, wird aber noch langsamer gehen, bis wir zurückkommen.

Samstag 18. November. Frischer Wind von SW, diesig mit Schnee. Heute früh kam ein Walboot mit 12 Walen nach nur 1 Tag auf See. Mit dem Sommer sieht es schlecht aus, aber wir sind ja gewöhnt, um diese Zeit keinen Sommer zu haben. Hier ist an Weihnachten Mittsommer.

⁸ Filchner wollte ursprünglich Jørgensen als Kapitän auf der „Deutschland“ haben.

⁹ Pelzjacken.

Sonntag 19. Nov. Stilles Wetter, klar. Heute morgen kam „Deutschland“.

Montag 20. Nov. Schwacher Wind von SO, diesig. Heute ging „Tula“ ab zu den Sandwichinseln mit „Havfruen“ im Schlepp.

Dienstag 21. Nov. Stilles Wetter, klar. Heute Vormittag legte „Deutschland“ am Kai an und übernahm das Material für das Überwinterungshaus.

Mittwoch 22. Nov. Stilles Wetter, diesig mit Schnee. Heute fuhren einige von den Doktoren und 10 Mann von der „Deutschland“ mit dem Dampfschiff „Undine“, auf welches Kapitän Larsen sie eingeladen hatte, zu einer wissenschaftlichen Fahrt um die Insel.

Donnerstag 23. Nov. Schwacher Wind von SO, klar. Heute kam die Bark „Nor“ aus Sandefjord an, um Tran von den Kadavern zu kochen. Sie bezahlen 1 Pfund für jeden Kadaver. Letztes Jahr haben sie 6000 Fass Tran gekocht. Das Walschiff kam heute mit 32 Walen.

Freitag 24. Nov. Schwacher Wind von SO, klar. Sie nehmen immer noch Material auf. Ich flicke Pelzzeug. Der Segelmacher ist an Land und näht Matratzen für die Pferde. Es gibt hier vielerlei Arbeit und viele Vorschläge. Dies wird entweder eine großartige oder eine dumme Reise. Ich glaube eher an Letzteres.

Samstag 25. Nov. Frischer Wind von SW mit Schneeschauern. Wir wurden heute mit der Verladung des Materials fertig. Die Decklast ist jetzt 1 Meter über der Reling.

Sonntag 26. Nov. Stilles Wetter, leicht bedeckt. Die Expeditionsmitglieder üben, auf Ski zu gehen. Sie sind keine Meister in dieser Sportart, aber vielleicht lernen sie es, denn sie müssen wohl Ski benutzen. Die Motorschlitten hatte sich ja als unbrauchbar erwiesen und waren von Buenos Aires zurückgeschickt worden, zusammen mit dem Doktor, der sie warten sollte. Nur in den Zeitungen nahmen sie sich gut aus.

Montag 27. Nov. Frischer Wind von SW, teils bedeckt. Gestern Abend um 8 Uhr nahm der 3. Steuermann ein Boot und sagte, er wolle rudern und fischen. Als er um Mitternacht nicht zurück war, ging ein Walboot hinaus, um nach ihm zu suchen. Dieses kam heute früh um 6 Uhr zurück, ohne etwas von ihm oder dem Boot gesehen zu haben. Heute Vormittag fand man in seiner Kajüte einen Brief an den Leiter, in dem er schreibt, dass er sich das Leben nehmen will. Der Grund sei, dass er in Buenos Aires eine Krankheit bekommen habe, welche so überhandgenommen hätte, dass der Leiter gesagt habe, er müsse heimreisen und versuchen, gesund zu werden. Das war ein mutiger Kerl, nur 24 Jahre alt.

Donnerstag 28. Nov. Schwacher Wind von SO, klar. Heute Nacht kam ein Walboot mit dem Boot des Steuermanns zurück. Es war 2 Meilen auf See gefunden worden, aber der Mann

blieb verschwunden. Heute haben wir Proviant von der Bark „Tula“ aufgenommen, haben manches an Land und manches an Bord gebracht.

Freitag 1. Dez. Schwacher Wind von SO, klar. Haben heute frei, um Kleider zu waschen. Kapitän, Maschinist und 2 Mann sind mit dem Motorboot auf Jagd. Ich war ein paar Tage krank mit Rückenschmerzen und Körperschwäche.

Montag 11. Dez. Schwacher Wind von W. Heute Vormittag fuhren wir von Südgeorgien ab. Wir haben 8 Pferde und 45 Hunde an Bord. Es ist sehr eng an Deck und in den Kajüten.

Donnerstag 14. Dez. Heute morgen trafen wir auf Eis und steuerten hinein. Sind jetzt auf 57°S und steuern immerfort südwärts. Das Eis ist sehr dicht und wir sitzen lange fest, aber es ist nicht die Rede davon, es woanders zu versuchen. Nein, wir wollen südwärts. Übrigens ist es oft sehr schlechtes und schwaches Eis, durch das wir oft leicht hindurchgehen. Aber wenn wir auf sehr altes Eis treffen, heißt es Stopp und wir bleiben liegen, bis es sich südwärts öffnet.

Weihnachtsabend 24. Dez. Wir haben 10 Tage im Eis festgelegt und das Eis ist weiterhin dicht. Haben ein paar Robben bekommen für die Hunde. Wir waren heute Abend im Salon und bekamen Zigarren, etwas Konfekt und 2 Glas Champagner. Der Leiter hielt eine Rede über die Expedition und wieviel diese ausrichten wird. Abends bekamen wir etwas Punsch in die Kajüte. Übrigens sind Mannschaft und Offiziere mit den Doktoren ganz getrennt voneinander. Sie sprechen nicht mit uns, außer sie haben zu befehlen, was wir machen sollen. Sonst ist jetzt die Hauptarbeit, das Deck zu spülen und den Anstrich zu waschen. Die Expeditionsmitglieder halten sich wie Touristen auf dem Achterdeck auf.

Weihnachtstag 25. Dez. Schwacher Wind von SO, klar. Wir liegen an derselben Stelle fest.

Dienstag, 26. Dez. Schwacher Wind von SO, klar. Wir hatten heute die Maschine für eine Wacht¹⁰ in Gang, aber ich glaube, wir kamen keine 20 m vorwärts. Sind jetzt auf 62°.

Mittwoch 27. Dez. Schwacher Wind von SO, diesig. Liegen immer noch fest.

Freitag 29. Dez. Schwacher Wind von SO, leicht bedeckt. Sind heute eine Wacht vorwärts gegangen, haben aber wenig Fortschritt, weil das Eis dicht ist. Die eine und andere Robbe ist auf dem Eis zu sehen.

Sonntag 31. Dez 1911. Frischer Wind von NW, bedeckt. Wir liegen fest und driften mit dem Eis so, wie der Wind weht. Es ist eine langweilige Tour, eng und voll an Deck. Und kommen wir in die Kajüte, ist es noch enger. Wir haben jetzt 79 Hunde, die unter der Back eingesperrt

¹⁰ Eine Wache beträgt vier Stunden.

sind. Wir haben das ganze Achterdeck aufgeräumt, aber da darf nichts hinkommen; es dient als Promenadeplatz für die Herren. Die sind so selbstzufrieden, dass niemand was sagen darf, und sie werden so viel ausrichten, wie keine andere Expedition jemals ausgerichtet hat oder ausrichten wird. So jedenfalls sagen sie.

Montag 1. Januar 1912. Schwacher Wind von NW, diesig. Das Eis beginnt sich zu verteilen, wir haben eine große Öffnung in SO. Um 7 Uhr begannen wir zu fahren. Man ist sich jetzt sicher, dass wir gut durchs Eis kommen, aber es kann immer noch mal einen Stopp geben. Heute Mittag haben sie ausgerechnet, um welche Zeit die Expedition an Land gesetzt werden könne. Abends um 4 Uhr war wieder Stopp. Das Eis wurde dicht.

Dienstag 2. Jan. Schwacher Wind von NO, klar. Wir liegen fest. Mittags waren wir auf 61°, also sind wir fast ½ Grad nördlicher als anfangs.

Mittwoch 3. Jan. Flauer Wind von SW, klar. Wir sind heute eine Wacht nach SO gefahren. Mittags waren wir auf 62°24'. Es geht nicht schnell südwärts. Wir haben kein Robbenfleisch mehr für die Hunde, und auf dem Eis sind wenig Robben.

Donnerstag 4. Jan. Schwacher Wind von SW, leicht bedeckt. Wir begannen heute Morgen, uns nach Osten zu arbeiten. Das Eis ist in dieser Richtung etwas lockerer. Heute ist mein Geburtstag, Ich bin jetzt 55 Jahre. Wir sehen einige Eisfelder. Es ist schlimm, wie sie gegen das Eis angehen, immer in voller Fahrt. Wenn nur alles hält, ist es gut.

Freitag 5. Jan. Schwacher Wind von N, klar. Wir sind heute Tag und Nacht nach Ost und Süd gegangen. Das Eis ist dort locker. Sind an mehreren Robben vorbeigekommen, haben aber nicht Zeit gehabt anzuhalten, um sie zu holen. Ich habe einen großen Zahnabszess, das ganze Gesicht ist geschwollen. Mittags waren wir auf 63° 4' S. Das Eis fängt wieder an, dicht zu werden, sodass es wohl bald einen Stopp gibt.

Samstag 6. Jan. Ruhiges Wetter, klar. Um 4 Uhr morgens kamen wir im dichten Eis fest. Mittags waren wir auf 63°26' S und 28° W. Haben heute 2 Robben bekommen.

Sonntag 7. Jan. Schwacher Wind von SW, bedeckt. Haben heute Nacht 2 Robben bekommen. Wir loteten gestern Abend: die Tiefe war 4800m. Nachts bildet sich schon neues Eis, was dazu beiträgt, das Eis zusammenzuhalten.

Montag 8. Jan. Schwacher Wind von SW, leicht bedeckt. Haben heute versucht, uns weiter vorzuarbeiten, aber es ging nicht. Die Eisfelder sind jetzt sehr groß, aber sehr zerfressen. Haben heute 1 Robbe bekommen und mit den Hunden Eis an Bord gefahren¹¹.

11 Das Süßwassereis von den Eisbergen wurde zur Wasserproduktion verwendet.

Dienstag 9. Jan. Schwacher Wind von SW, diesig. Liegen fest. Wir sind seit gestern Mittag 7 Meilen nach N gedriftet.

Mittwoch 10. Jan. Frischer Wind von NW, diesig. Um 7 Uhr morgens begannen wir, durch das Eis nach S und W zu gehen. Um 12 Uhr mittags sahen wir einige große Öffnungen, die sich nach S erstrecken. Alle Stageegel und den Klüver sind gesetzt. Haben heute 2 Robben bekommen.

Donnerstag 11. Jan. Schwacher Wind von W, klar. Sind den ganzen Tag südwärts gegangen. Das Eis ist sehr locker und hat große offene Stellen. Haben mehrere große Eisberge passiert.

Freitag 12. Jan. Ruhiges Wetter, bewölkt. Heute Morgen haben wir den Polarkreis passiert. Das Eis ist größer als vorher, aber sehr verteilt.

Samstag 13. Jan. Schwacher Wind von SW. Das Eis ist sehr locker. Mittags waren wir auf 69°56'S und 20°W. Nachmittags um 4 machten wir an einem großen Feld fest, um Eis an Bord zu holen. Ich und 2 Doktoren waren mit dem Boot draußen und holten 2 Robben. Um 10 Uhr abends waren wir fertig und begannen wieder südwärts zu gehen. Es sieht in der Luft so aus, als sei dort viel Eis.

Sonntag 14. Jan. Schwacher Wind von SW, bewölkt. Vormittags um 9 Uhr kamen wir fest. Das Eis ist dicht und mit großen Schollen. Gestern wurde bestimmt, wer an Land auf die Barriere soll, wenn wir dorthin kommen. Es sind 6 kommandierende Deutsche und drei gemeine Deutsche, und es ist der Plan, dass ich als einziger Norweger mitgehen soll. Ja, ich glaube wohl, ich schaffe es, dasselbe zu tun, was diese Männer tun werden.

Hier gibt es viele Robben auf dem Eis. Es sieht aus, als fürchteten sie sich vor etwas im Wasser, denn wenn sie das Schiff sehen, springen sie weit hinauf aufs Eis. Man sagt, dass sie von einer Art Wal gejagt werden. Es ist wohl auch etwas dran, denn fast alle Robben, die wir gefangen haben, haben Wunden und Narben. Gewöhnlich gehen 2 parallele Risse durch Haut und Speckschicht. Vögel gibt es sehr wenig, einige Pinguine und den einen oder anderen weißen Vogel, so groß wie eine Möwe.

Montag 15. Jan. Schwacher Wind von SW, bewölkt. Um 4 Uhr morgens begannen wir uns südwärts zu arbeiten, aber das Eis ist sehr dicht und groß. Mittags waren wir auf 70°40'S. Sie tun nun alles, was sie können, um unter Land zu kommen und die Expedition vom Schiff zu kriegen. Es hört sich an, als sei es ihnen gleichgültig, wie es mit der Expedition gehen und was das Resultat sein wird, wenn sie nur an Land kommt. Ja, es sind etwas sonderbare Leute.

Donnerstag 16. Jan. Schwacher Wind von SW, bedeckt. Wir kamen nachts um 12 fest. Das Eis ist dicht, aber sehr zerfressen. Vormittags versuchten wir südwärts zu kommen, ohne Erfolg. Wir nehmen Wasserproben. Haben heute eine Robbe bekommen.

Mittwoch 17. Jan. Schwacher Wind von SO, klar. Morgens um 8 Uhr begannen wir nach S und SO zu gehen. Das Eis ist locker und sehr dünn und erstreckte sich nachmittags nach SW. Nach S hin ist es dicht. Wir gehen entlang der Kante nach SW. Heute Abend sind wir bei 72°S und 27°W.

Donnerstag 18. Jan. Schwacher Wind von SW, klar. Wir machten nachts um 12 Uhr am Eis fest, weil dieses sich nach W erstreckt, sodass wir nicht südwärts kommen. Das Eis ist dicht, aber in der Luft sieht es aus, als sei offenes Wasser im SO. Hier sind viele Eisberge und das Eis ist größer. Vermutlich haben wir nicht mehr weit zur Kante.

Freitag 19. Jan. Frischer Wind von NW, Schneeschauer. Morgens um 6 Uhr begannen wir uns süd- und südostwärts zu arbeiten. Um 10 Uhr vormittags mussten wir anhalten, weil wir nicht weiterkamen. Heute Nacht waren -7°. Viele Eisberge sind zu sehen. Wir haben heute 2 Robben bekommen.

Samstag 20. Jan. Frischer Wind von NW, diesig, -1°. Liegen fest. Tiefe 3987m. Ein Drachen wird hergerichtet. Wir sehen die eine und andere Öffnung im Eis.

Sonntag 21. Jan. Ruhiges, schönes Wetter, klar. Sind heute Vormittag ein paar Meilen nach S gefahren. Haben 12 Pinguine an Bord genommen. Ein Teil der Mannschaft ist auf einer Skitour. Wir sind auf 72°26'S, 28°58'W. Tiefe 4000m.

Montag 22. Jan. Frischer Wind von NO, diesig. Liegen fest. Haben eine Robbe bekommen.

Dienstag 23. Jan. Schwacher Wind von O, diesig. Liegen fest. Ich habe heute angefangen, Mais für die Pferde zu mahlen, weil wir so wenig Heu dabei haben; aber sie mögen ihn nicht so gern. Haben 1 Robbe bekommen. Abends ist das, lockerer geworden.

Mittwoch 24. Jan. Schwacher Wind von NW, diesig. Morgens sind wir losgefahren, aber es sieht aus, als ginge es in der Öffnung hin und her. Wir haben seit Hamburg eine Katze an Bord; die fühlt sich bei den Hunden wohl. Die Hunde raufen und beißen einander, tun aber der Katze nichts. Sie kriegt allmählich einen dicken Bauch, ob vom Futter oder weil sie in Südgeorgien an Land war, weiß man nicht. Um 4 Uhr nachmittags wurde angehalten. Sie haben wohl genug davon, umherzuirren.

Donnerstag 25. Jan. Frischer Wind von NO mit Schneeschauern. Liegen fest und driften etwas nach Süden.

Freitag 26. Jan. Sturm von NO mit Schnee. Wir liegen fest. Heute halten die Doktoren sich unter Deck; sie mögen wohl das Klima nicht. Wir haben 1 Robbe bekommen. Hier an Bord ist

ein für ein Expeditionsschiff verwunderlicher Stil, aber es ist nicht gut zu schreiben, was man sieht oder denkt, denn bald kann es dahin kommen, wohin zu kommen es noch zu früh ist.

Samstag 27. Jan. Frischer Wind von NO, mit Schneeschauern. Heute Nacht begannen wir, in verschiedene Richtungen zu fahren, je nachdem wie die Öffnung sich erstreckte. Morgens machten wir wieder fest, aber ich glaube, wir sind weiter nach Norden gekommen als vorher. Um 8 Uhr machten wir wieder los und fuhren bis 12 Uhr mittags, wo wir wieder festmachten. Heute Abend sind alle Mann im Salon und hören eine Rede des Leiters zum Geburtstag des Kaisers. Ich war der Einzige, der nicht dabei war, weil ich von dieser Rede nichts verstehe. Das Eis ist sehr zerfressen.

Sonntag 28. Jan. Schwacher Wind von NO, bedeckt. Morgens um 6 Uhr begannen wir süd- und südostwärts zu gehen. Mittags fuhren wir uns wieder fest, aber wir sehen verschiedene Öffnungen im Eis. Mittags waren wir auf 73°36'S, 28°53'W. Wir haben 2 Robben bekommen. Man ist sich jetzt sicher, dass wir morgen unter Land sein werden und mit dem Entladen beginnen. Im Augenblick aber sieht es nicht sehr vielversprechend aus. Um 5 Uhr nachmittags fuhren wir wieder.

Wir haben viele Welpen, für die ich vorne Platz gemacht habe. Einige der Doktoren und der Leiter meinen aber, dass sie die Welpen einige Tage auf dem Achterdeck haben wollen, um an ihnen Spaß zu haben und sie übers Deck zu jagen. Die Mütter binden sie vorne an Deck fest, wo sie stehen und heulen und an den Ketten zerren. Ja, soll es nur so gehen, wie es geht. Selbst wenn sie zum Pol und noch weiter kommen, so bleibe ich dabei, dass es die dümmsten Leute sind, die je auf einer Polarexpedition im Norden und Süden gewesen sind. So lange sie nur keine Manöver machen, sodass wir nicht heimkommen, ist es egal, aber ich habe zu ihnen kein Vertrauen.

Montag 29. Jan. Frischer Wind von N mit Schnee. Heute Nachmittag um 3 Uhr waren wir auf 75°S. Wir sehen einige Robben auf dem Eis und viele Wale. Heute früh um 5 Uhr loteten wir 1460m, mittags 603m, abends 685m. Sie sind jetzt die großen Helden, die den Rekord von Weddell, mit seinem alten Segelschiff vor 100 Jahren, überholt haben.

Dienstag 30. Jan. Frischer Wind von NO, diesig. Um 12 Uhr nachts kamen wir durch das Eis und haben jetzt freies Fahrwasser. Wir setzten das Stagesegel und fahren mit Volldampf. Um 11 Uhr sahen wir große Eisberge, aber es ist diesig, sodass wir nicht weit sehen können. Um 1 Uhr mittags hatten wir einen dichten Eisstreifen vor uns. Wir wendeten und standen am Wind Nord. Um 3 Uhr nachmittags wendeten wir wiederum und standen am Wind SO. Um 5 Uhr waren wir unter der Barriere und begannen nach O zu steuern, aber weil sie keinen Platz finden, der ihnen gefällt, um die Sachen an Land zu bringen, wendeten wir und führen zurück. Wir loteten unter der Barriere 114m. Wir sind nun auf 76°58'S, 31°W.

Mittwoch 31. Jan. Schwacher Wind von S, klar -10°. Heute Vormittag kamen wir zu einer großen Bucht. Auf der einen Seite haben wir die Barriere, auf der anderen eine lange Reihe großer Eisberge, und in der dadurch gebildeten Bucht liegen einige kleinere Eisberge. Jetzt ist dort Festeis, welches alles zusammenhält. Hier an Bord glaubt man, es sei eine Bucht in der Barriere. Auf dem Packeis sind viele Robben, wir zählten 90 Stück. 3 haben wir an Bord geholt,

aber da begann das Eis sich zu verteilen. 3 Mann waren an Land auf der Westseite und 3 auf der Ostseite. Aber zu welchem Resultat sie gekommen sind, bekamen wir nicht zu wissen. Sie kamen um 5 Uhr nachmittags zurück. Um 6 Uhr begannen wir aus der Bucht heraus und westwärts an der Barriere entlang zu fahren. Die Bucht ist auf 77°46'S, 34°54'W. Tiefe 180m.

Donnerstag 1. Feb. Schwacher Wind von NW, bedeckt, -10°. Sind heute an der Barriere entlanggefahren, die nach Westen verläuft. Um 8 Uhr morgens gingen wir zur selben Bucht zurück, die wir gestern verlassen hatten. Sie werden die Station doch hier haben, wenn sie erst ein paarmal hin und her gefahren sind. Viele Robben auf dem Eis, 28 auf einer Scholle, und zwar Bartrobber. Hier brauchen wir kein Gewehr, es genügt ein Knüppel. Tiefe 620m.

Freitag 2. Feb. Schwacher Wind von S, klar. Um 3 Uhr morgens waren wir zurück an der Bucht, die wir am Mittwoch verlassen hatten. Man ist sich nun einig, das Überwinterungshaus hier zu bauen. Danach soll das Schiff nach Südgeorgien zurückkehren. Wir haben heute 4 Robben an Bord genommen. 3 Mann waren bei den Eisbergen auf der Westseite der Barriere. Jetzt haben sie endlich gesehen, dass es nur Eisberge sind. Die Barriere bekam den Namen Leopoldsland und die Bucht Vahselbucht.

Samstag 3. Feb. Schwacher Wind von N, klar. Morgens um 6 Uhr gingen 3 Mann auf die Barriere. Sie kamen mittags zurück und berichteten, dass sie weiter südlich offenes Wasser gesehen hätten. Aber ich glaube, die 3 Kerle, die dort waren, haben nicht genug Verstand für das, was Eis oder irgendetwas anderes betrifft, was zu einer Polarexpedition gehört. Nun ging es also wieder auf Promenade entlang der Barriere nach Westen. Es scheint fast, als sei bei dem Personal auf dem Achterdeck nicht das beste Einvernehmen. Ich und der Zimmermann holten 2 Robben.

Sonntag 4. Feb. Frischer Wind von N, bedeckt. Wir sind die ganze Nacht an der Barriere entlanggefahren, welche sich nach W und NW erstreckt. Um 8 Uhr mussten wir von der Barriere weg steuern, da Treibeis davor lag. Wir stampfen jetzt im Treibeis, aber es wird nichts daraus. Nun haben sie bestimmt, dass das Schiff hier im Süden überwintern soll; wo, wissen sie wohl noch nicht. Sie treffen eine Entscheidung in der einen Stunde, eine andere in der nächsten. Man kann nicht mehr erwarten; denn keines der Expeditionsmitglieder hat jemals Eis gesehen oder gar betreten, mit Ausnahme von ein paar, die letzten Sommer auf dem Eis in der Tempelbai auf Spitzbergen waren und sich da sehr plagten; sie bekamen dort nicht immer warmes Essen. Wir sind jetzt 1° weiter nördlicher als gestern, als wir abfahren. Mittags Tiefe 520m. Um 6 Uhr abends kamen wir vom Eis los und in offenes Wasser. Jetzt geht es zurück zur selben Stelle, die wir verlassen hatten. Wind frisch von Norden. Wir haben Stageegel gesetzt und Volldampf.

Montag 5. Feb. Schwacher Wind von NO, klar. Kamen nachmittags um 4 Uhr in die Bucht und machten an der Festeiskante fest. Zu welchem Resultat sie nun gekommen sind, bekam ich nicht zu wissen, aber es sollte mich nicht wundern, wenn sie nochmal auf Vergnügungsfahrt gehen.

Dienstag 6. Feb. Windstill, klar. Wir haben heute Vormittag Eis an Deck gefahren. Der Leiter, die Doktoren und der Kapitän haben nun den Platz für das Überwinterungshaus ausgesucht, wo wir 10 Mann überwintern sollen, um von dort zum Pol zu gehen. Der Leiter sagte, ich solle auf die Barriere gehen und den guten Platz ansehen, den sie gefunden haben. Aber es geht mich nichts an, wo sie das Haus aufsetzen. Der Kapitän sagte, er wolle das Schiff in das Festeis einsägen, das würde ein guter Hafen. Ich sagte, ich fürchtete, dass sowohl das Packeis als auch die Eisberge fortreiben, aber er lächelte nur überlegen. Wir haben heute Nachmittag Bolzen ins Festeis eingefroren, um die Hunde und Pferde anzubinden, haben Zelte aufgestellt und Futter für die Pferde hingbracht. Für die Hunde schlagen wir Robben, denn hier gibt es genug davon. Morgen sollen wir anfangen, Material an den Platz der Station zu fahren.

Mittwoch 7. Feb. Frischer Wind von NO, klar. Um 3 Uhr morgens begann das Packeis zu brechen. Wir holten die Vertäuung ein und kamen vom Eis weg. Es war nur ein Windstoß, welcher das Eis brach. Jetzt ist alles geschehen, was ich gestern dem Kapitän gesagt habe. Nein, die sind eben zu unerfahren, um Eismeerkommandeure zu sein. Sie sind sehr freundlich und zuvorkommend, und tüchtig wollen sie auch sein, aber das gelingt ihnen weniger. Wir sind den ganzen Tag in Lee der Barriere gedriftet.

Donnerstag 8. Feb. Schwacher Wind von O, klar. Wir treiben an derselben Stelle wie gestern. Vormittags waren wir zu viert auf dem abgebrochenen Packeis und nahmen Zelt und etwas Werkzeug an Bord. Heuballen und Mais fuhren wir hinauf auf den Eisberg, wo sie denken, die Station zu bauen. Das Zelt war zusammengefallen und zerrissen, als das Eis unter ihm gebrochen war.

Nachmittags wurde entschieden, dass wir auf den Eisberg gehen sollten, wo wir das Pferdefutter haben, um dies abzuladen. Ich finde, es ist das dümmste und waghalsigste, was man tun kann, die Station auf diesen driftenden Eisberg zu setzen. Der Eisberg liegt etwa 100m vor der Barriere und dazwischen ist es voll von großem Presseis; aber sie meinen, sie hätten so viele Rekorde vor dieser Tour gemacht und wollten jetzt wohl noch einen dazu machen. Das wird dann der dümmste Rekord, der je auf einer arktischen oder antarktischen Expedition gemacht worden ist.

Freitag, 9. Feb. Windstill, klar. Morgens um 6 Uhr gingen wir auf den Eisberg und entluden Material für das Haus, Proviant, die Hunde und die Pferde. Das wurde nur an den Rand des Eisbergs geworfen, denn das Schiff sollte um 3 Uhr von hier weg, und bis 6 Uhr müssen sie fertig sein, denn dann ist Feierabend.

Ein Pferd fiel auf dem Eisberg in eine Spalte, wo es anscheinend ganz unversehrt steht. Ich begann, Bolzen zu befestigen, um Hunde und Pferde anzubinden. Da kam der Leiter zu mir und fragte, ob ich nicht meinte, dass es ein guter Platz sei, den sie hier für die Station gefunden hätten. Da ich nicht gut Deutsch spreche, hatte ich den Bootsmann und den Segelmacher als Dolmetscher. Letzterer ist Norweger und spricht gut deutsch. Ich sagte, dass ich weder gehört noch gesehen hätte, dass eine Expedition eine Station auf einem Eisberg gebaut hätte, welcher jeden Augenblick abdriften könnte. Er war entsetzt, dass ich sowas sagen könnte. Dann jedoch sagte er, dass ihm der Platz selber nicht gefallen würde, aber dass die anderen Herren sie hier haben wollten. Ich fragte da, wer denn der Leiter sei, und er antwortete, dass natürlich er es sei. Ich sagte, dass er dann die Station dahin setzen müsste, wo er es am besten fand, und nicht auf die anderen Herren hören sollte.

Er bat dann, dass ich, der Bootsmann und ein Doktor nachsehen sollten, wie es um den Eisberg herum aussähe. Für die Tour rund um ihn brauchten wir nicht mehr als eine Viertelstunde und ich sah, dass er noch schlimmer für eine Station war, als ich vorher geglaubt hatte. Aber der Doktor meinte, es sein unmöglich, dass er fortreiben könnte. Ich will ihn aber entschuldigen, denn er versteht es nicht besser. Als wir zurückkamen, sagte der Leiter, wir sollten ein kleines Haus auf der Barriere aufstellen, wenn wir mit dem Stationshaus auf dem Eisberg fertig wären, sodass wir dorthin könnten, wenn der Eisberg ins Driften käme. Dummes Gerede und dumme Ausdrücke.

Drei Doktoren haben heute Nachmittag mit Seil zwischen sich versucht vom Eisberg zur Barriere zu kommen, aber es gelang nicht. Und dort, meint er, sollten wir Haus und Proviant vom Eisberg hinschaffen, wenn er ins Driften gekommen sei. Er sagte, es eilte damit nicht, denn der Eisberg würde schon stehen bleiben. Als ich an Bord kam und Kaffee trinken wollte, sah ich manch saure Miene, weil ich mich so schlecht zu dem Platz geäußert hatte. Um 3 Uhr ging das Schiff vom Eisberg weg und hin zur sogenannten Bucht. Wir blieben zu viert, mit einem österreichischen Doktor¹² und dem sogenannten 1. Offizier¹³ dort. Wir haben ein Zelt zum Übernachten.

Samstag 10. Feb. Frischer Wind von NO, klar. Wir haben jetzt die Bodenbalken gelegt, sind aber viel zu wenig Leute, um etwas fertig zu kriegen. Wir sind 6 Mann auf dem Eisberg, und von denen muss einer kochen. 3 Mann haben genug damit zu tun, das, was entladen ist, dorthin zu fahren, wo das Haus hinsoll. Ich muss den Hunden und Pferden Futter geben, und dann ist der Zimmermann allein, um am Haus weiterzubauen. Ich helfe ihm, wenn ich mit dem Füttern fertig bin, aber es nützt wenig; denn so tüchtig der Zimmermann auch ist, es wird zu viel Arbeit für ihn. An Bord sind 28 Leute. Man sollte meinen, alle müssten Tag und Nacht mitarbeiten, um das Haus fertig zu bekommen. Aber hier gelten nicht die Umstände, sondern die Uhr.

Sonntag 11. Feb. Windstill, klar. Heute Morgen kam das Schiff zum Eisberg, um Proviant zu entladen. Wir errichteten einen Bock über die Spalte, in der das Pferd stand, und der 1. Offizier war unten und legte ihm ein Tragegeschirr an. Dann zogen wir es herauf. Es war völlig unverletzt, hatte es doch 3 Tage in der Spalte gestanden. Um 5 Uhr ging das Schiff wieder vom Eisberg.

Montag 12. Feb. Schwacher Wind von NO, klar. Wir bauen am Haus und fahren Material auf den Eisberg. Das Schiff liegt vor Anker bei 130m Tiefe.

Mittwoch 14. Feb. Schwacher Wind von NO, klar. Heute war das Schiff da und entlud Gasflaschen und einige Instrumente; es verließ den Eisberg um 4 Uhr nachmittags.

Donnerstag 15. Feb. Schwacher Wind von NO, klar. Wir haben jetzt das Dach auf das Haus bekommen. Der 1. Offizier und 3 Mann gingen hinunter auf das Eis zwischen Eisberg und Barriere und schlugen 3 Robben tot. Sie haben den ganzen Nachmittag damit gearbeitet, etwas vom Fleisch auf den Eisberg zu schaffen, mussten aber alles zurücklassen, da sie

12 Felix König.

13 Alfred Kling.

nichts herauf bekamen. Der 1. Offizier ist gewiss auch einer von denen, die die Station hier oben haben wollen. Heute Abend haben 4 Mann etwas vom Fleisch auf den Eisberg gebracht.

Sonntag 18. Feb. Windstill, klar. Gestern Abend arbeiteten wir bis um 10 Uhr. Dann sollten wir bis heute zum Frühstück nicht arbeiten, weil Sonntag ist. Um 7 Uhr hörten wir die Dampfpeife, aber wir ließen uns Zeit. Ich ging hinaus und gab den Hunden und Pferden Futter. Da sah ich den zweiten Steuermann zum Eisberg und zum Zelt kommen. Er sagte, wir müssten uns beeilen und zusammenpacken, denn der Eisberg sei ins Driften gekommen.

So, nun ist schon passiert, was ich vorher zu ihnen gesagt hatte und weshalb sie mich zum Narren gemacht hatten. Jetzt stehen die klugen Männer da und sehen auf ihre Arbeit und ihre Tüchtigkeit. Ich muss gestehen, es ist lange her, dass ich so froh war wie jetzt im Augenblick. Denn wäre der Eisberg gestanden, bis das Schiff uns verlassen hätte, wäre nicht eine Seele lebend davongekommen, wenn er ins Driften gekommen wäre. Aber sie sind so dumm und haben dafür keinen Verstand.

Wir brachten die Hunde sofort ins Boot und an Bord. Aber da kam ein anderer Eisberg und legte sich in den Weg. Wir mussten warten, bis der vorbeigetrieben war und das Schiff kommen konnte, sodass wir das meiste von dem Entladenen wieder an Bord bringen konnten. Um 6 Uhr abends verließen wir den Eisberg, der jetzt vor der Barriere hin und her treibt.

Montag 19. Feb. Windstill, klar, -18° . Um 1 Uhr nachmittags gingen wir wieder zum Eisberg und holten das dort Zurückgebliebene an Bord. Um 5 Uhr waren wir fertig und entfernten uns. Nur das Haus und ein Hund, den wir nicht zu fassen bekamen, sind zurückgeblieben. Das Haus war ganz fertig, es fehlte nur die Einrichtung. Der Eisberg treibt jetzt nach Westen. -- So ging es mit der ersten¹⁴ deutschen Südpolarstation.

Dienstag 20. Feb. Windstill, klar, aber viel Frostrauch, -19° .

Mittwoch 21. Feb. Frischer Wind von NO, bedeckt. Vormittags wollten wir Eis an Bord holen, und der 1. Offizier fuhr zu einem Feld von Presseis, das treibend lag, und ließ mehrere von der Mannschaft auf dieses Eis gehen und loshauen. Als sie aber mitten dabei waren, fiel das Eis zusammen und 2 Mann fielen zusammen mit dem Eis ins Wasser. Wir konnten ihnen ein Tau zuwerfen und sie an Bord bringen. Ich ruderte mit dem Bootsmann und nahm die andern an Bord. Als ich im Boot war, sagte ich, dass es die dümmsten Leute sind, die es gibt, die an so einem Eis anlegen und darauf arbeiten wollen. Denn jetzt habe ich von ihnen so viele dumme Streiche gesehen, dass ich sehr wenig von ihnen halte.

Als ich an Bord kam, wurde ich auf die Brücke zum Kapitän gerufen, und er fragte mich, was ich im Boot gesagt hätte. Ich erzählte, was ich gesagt hatte, und bat ihn, es nur zu wiederholen, denn ich hatte keine Angst wegen dem, was ich gesagt hatte. Hier an Bord kommt es ins Journal, wenn einer von der Mannschaft etwas sagt oder tut, was die Leute achtern nicht recht finden. Aber die Kunststücke, die diese selber machen, glaube ich, verschweigen sie.

Donnerstag 22. Feb. Sturm von ONO, diesig. Wir sind den ganzen Tag ONO gefahren und haben von der Barriere und dem Eisberg Abstand gehalten. Wir haben schwere See und

¹⁴ Es muss „zweite“ heißen statt „erste“.

schlingern, was am schlimmsten für die Pferde ist. Die Hunde sind mehr unter als über Wasser. Auf das Achterdeck dürfen sie ja nicht. Sie sind es hier an Bord gewohnt zu leiden.

Freitag 23. Feb. Schwacher Wind von NO, bedeckt. Wir haben uns heute Nacht zur Barriere gewandt und kamen um 10 Uhr vormittags hin. Die Bucht ist verschwunden, weil alle Eisberge auf der Westseite nach W abgetrieben sind. Einige treiben entlang der Barriere. 300m vor der Barriere haben wir 140m Tiefe gelotet. Heute Nachmittag waren einige der Wissenschaftler auf der Barriere, um einen neuen Platz für die Station zu bestimmen. Aber ich glaube, sie machen es nur, damit sie darüber schreiben können, denn ich glaube nicht, dass sie von dort aus irgendeine Expedition machen werden. Ich glaube auch nicht, dass der Kapitän im Winter mit dem Schiff hier unter der hohen Eismauer liegen will. Wenn er es machte, sind weder „Deutschland“ noch die Teilnehmer viel wert.

Samstag, 24. Feb. Windstill, klar, -2°. Wir haben heute mit einem Boot Eis an Bord gebracht. Ein Teil der Wissenschaftler macht sich fertig zu einer Schlittenreise hinter der Barriere. Wir bekamen heute ein Plakat in der Kajüte aufgehängt, auf dem der Leiter eine Mark demjenigen verspricht, der in seiner Freiwacht eine Robbe an Bord bringt. Ist das nicht dumm? Wenn sie eine Robbe haben wollen und hier Robben sind, dann können sie uns befehlen, eine zu holen, ohne Belohnung, selbst wenn die Uhr nicht die reglementierte Zeit zeigen sollte.

Der Leiter macht als Leiter einer Südpolarexpedition eine schwache Figur. Er hatte in Bonus Aires ein Paar Filzstiefel gekauft, welche ihn körperlich größer machen; die hat er immer an, außer nachts; da stehen sie auf der Kombüse, um bis zum Morgen warm zu werden. Jetzt hat einer der Heizer eine zwei Zoll hohe Holzsohle drunter gemacht und den Oberteil mit Leder überzogen, damit er nicht feucht werden solle.

Sonntag 25. Feb. Schwacher Wind von SO, klar. Vormittags ruderten 4 Mann mit dem Leiter, dem 1. Offizier¹⁵ und einem Doktor¹⁶ zur Barriere. Sie hatten Schlitten, Zelt und etwas Proviant dabei. Sie wollten einen Platz für ein Depot für die Schlittenexpedition aussuchen. Kaum 100m hinter der Barriere schlugen sie das Zelt auf und ließen dort einen Schlitten und etwas Proviant. Mittags kamen sie zurück. Um 3 Uhr nachmittags begann es von SW zu wehen und da kamen der Eisberg und das Treibeis auf uns zu. Wir mussten den Anker lichten und nach Norden fahren, um uns vom Eis wegzuhalten, welches an der Barriere treibt. Wir haben heute -9°.

Montag 26. Feb. Schwacher Wind von NO, klar. Haben heute abseits unseres alten Ankerplatzes gelegen. Was sie zu tun gedenken, ist ein Rätsel. Wir liegen hier und treiben hin und her. Heute Morgen schossen ich und der 1. Steuermann einen Seeleoparden. Wir haben den größten bekommen. Dann waren 2 Mann und der 1. Offizier hinter zwei Robben her, die auf dem Eis lagen. Die eine schlug einer aus der Mannschaft tot, öffnete sie und weidete sie aus. Die Leber nahm er mit, weil wir sie essen. Die andere Robbe schlug der 1. Offizier tot. Diese befestigten sie an einer Fangleine, um sie zum Schiff zu schleppen. Als sie zu rudern begannen, kam die Robbe, die der 1. Offizier totgeschlagen hatte, wieder zu sich und begann zu schwimmen. Da mussten sie die Fangleine kappen, da die Robbe sonst das Boot umgeworfen hätte. Sie kamen also an Bord mit einer Leber, aber ohne Robbe.

¹⁵ Alfred Kling.

¹⁶ Es handelte sich um den Arzt Dr. von Goedel.

Um 3 Uhr nachmittags fuhren wir an die Barriere. Sie haben begonnen, Schlittenproviant auszupacken. Wir haben jetzt 26 Tage hier gelegen und die Barriere angeschaut und nichts Nützliches gemacht. Sie könnten ja längst eine Schlittenreise gemacht haben, da die ganze Zeit gutes Wetter war. Aber ich bin sicher, dass sie es nicht gewagt haben und auch jetzt nicht daran denken. Womit sie sich beschäftigen, ist nur, um darüber schreiben zu können und andere glauben zu machen, sie seien Polarreisende.

Dienstag, 27. Feb. Sturm von NO, diesig mit Schnee. Es war bestimmt, dass die, welche auf die Schlittenexpedition sollten, heute früh 5 Uhr an Land gehen und nach Süden ziehen sollten, während einige in dem Zelt, das auf der Barriere steht, bleiben sollten. Wegen dem Wind wurde aber nichts daraus. Ich habe von anderen aus der Mannschaft gehört, dass ich mit aufs Eis sollte, falls sie überwintern. Aber sie können sicher sein, dass ich das nicht tue, denn ich halte sie nicht für Leute, die auf der Barriere überwintern sollten, und erst recht nicht für solche, die eine Schlittenreise leiten sollten.

Mittwoch 28. Feb. Schwacher Wind von NO, klar. Sie haben begonnen die Sachen für ihre Schlittenreise an Land zu bringen, die heute abgehen soll. Es ist viel Merkwürdiges, was sie dabei haben wollen. Wir haben schon 4 Bootsladungen mit Proviant und verschiedenen Dingen zur Barriere gebracht. Zwei Doktoren, einer von der Mannschaft und der 1. Offizier waren oben und haben die Sachen hinaufgezogen. Die Barriere ist dort 12m hoch. Die Expedition wird heute nicht abgehen.

Donnerstag 29. Feb. Schwacher Wind von SW, bedeckt, -10° . Das Eis um das Schiff herum ist heute einen Zoll dick gefroren. Zwei Doktoren liegen im Zelt auf der Barriere, wohl um Zelten zu lernen. An Bord packen sie die Schlitten. Der Leiter sitzt im Salon und näht Fahnen, die die Expedition mit haben soll.

Freitag 1. März. Schwacher Wind von O, klar, -15° . Das Eis ist jetzt zwei Zoll dick. Um 7 Uhr lichteten wir den Anker. Ich habe einmal zu einem aus der Mannschaft gesagt, ich glaube nicht, dass das Eis unter der Barriere ruhig bleiben würde. Das bekam der Kapitän zu hören. Gestern, als etwas Eis gefroren war, kam er und sagte: Nun Paul, jetzt wirst du sehen, wir können einfrieren und für den Winter einen guten Hafen bekommen. Ich sagte, ich wünschte, dass er Recht hätte, aber ich habe dickeres Eis gesehen, das brach und fortdriftete. Aber nein, er glaube, wir würden hier gut den Winter über liegen. Es wäre ja das Beste, wenn er Recht bekäme. Aber ich habe nun mal meine Meinung. - Die 2 Doktoren sind immer noch im Zelt auf der Barriere.

Samstag 2. März. Windstill, klar, -16° . Das Eis ist jetzt so dick, dass wir darauf um das Schiff gehen können. Wir haben frei, um Kleider zu waschen. Es sieht so aus, als habe die Schlittenexpedition haltgemacht.

Sonntag 3. März. Windstill, klar, -9° . Das Eis um das Schiff wird dicker, aber an der Barriere ist offenes Wasser, vermutlich durch eine Strömung. Die Teilnehmer der Schlittenexpedition wollen, dass der Kapitän zur Barriere geht, um zu entladen, aber dieser weigert sich; und es

kann ja auch schwierig werden, wenn wir dicht an der Barriere einfrieren würden. Vor einigen Tagen konnten wir gut hinfahren, um die Schlittenreisenden abzusetzen. Hier an Bord sieht es aus, als gäbe es zwei Parteien. Wollen der Kapitän und einige Doktoren das eine, so wollen der Leiter, der 1. Offizier und die anderen Doktoren das andere. Das Resultat ist, dass nichts gemacht wird. Wer von denen, die zum Pol wollen, eigentlich was zu sagen hat, weiß ich nicht. Der Leiter, glaube ich, hat nie einen Vorschlag und er sieht für einen Leiter schwach aus. Die 2 Doktoren liegen immer noch im Zelt auf der Barriere.

Um 4 Uhr nachmittags begann das Eis, in dem wir liegen, hinaus zu driften und sich zu verteilen. Wir fuhren an der Barriere hin und her und tuteten zu denen, die im Zelt liegen. Um 7 Uhr sahen wir, dass sie aus dem Zelt kamen. Anscheinend soll das Boot sie holen. Der Leiter und der Kapitän fragten mich, was ich dazu meinte, im Winter hier unter der Barriere zu liegen. Ich sagte, das sei wohl egal, was ich meinte, denn sie hörten ja nicht auf das, was ich sage, bevor es zu spät ist; Diese Erfahrung hätten sie wohl früher gemacht. Aber der Leiter bat mich um meine Meinung. Ich sagte, dass kein vernünftiger Mensch oder Polarfahrer hier den Winter über liegen würde, denn da wären weder das Schiff noch die Leute ihr Geld wert.

Sie haben gedacht, das Schiff etwa zwei Kabellängen¹⁷ von der Barriere entfernt festzulegen, und hier ist kein Halt, außer wenn der Wind von der Barriere herunterkommt. Und da meinen sie, das Schiff würde festfrieren und liegen bleiben. Jetzt sind wir schon mehrmals fest gewesen und abgedriftet; aber sie haben dazu nicht mehr Verstand als ein Schwein. Meinetwegen sollen sie machen, was sie wollen. Das Eis, dessen sich der Kapitän so sicher war, ist verschwunden und nun sind da nur Eisberge und altes Treibeis, was an der Barriere entlangdriftet.

Montag 4. März. Schwacher Wind von SW, klar. Gestern Abend, nachdem Kapitän und Leiter mit mir gesprochen hatten, war eine Konferenz im Salon und es wurde beschlossen, nach Südgeorgien zu gehen und dort zu überwintern. Wir sind hier nun 5 Wochen gelegen und hätten alles auf die Barriere bringen und die Station in kurzer Zeit fertigstellen können, weil wir sehr gutes Wetter hatten. Gewiss sind das Leute, die sich wenig auf eine Polarexpedition verstehen. Selbst nachdem das erste Haus abgetrieben ist, haben wir immer noch genügend Material an Bord, um ein Überwinterungshaus für alle hier an Bord zu bauen - d.h. für normale Menschen; denn für die hohen Herren kann es wohl nicht komfortabel genug sein. Zelt, Schlitten und einige Tonnen Proviant sind nun auf der Barriere zurückgeblieben, bis die Barriere abbricht und denselben Weg geht wie die anderen. Hätten sie auf mich gehört, hätten sie die Station und das Übrige behalten und was ausrichten können, wenn sie es gewagt und gewollt hätten.

Heute Nachmittag hat der Wind auf NO gedreht, aber schwach. Wir steuern nun der Barriere entlang nach NO. Der Leiter geht gleichgültig über das Deck. Es sieht fast so aus, als wäre er froh, dass es zurückgeht; denn er sieht wohl ein, dass er etwas auf sich genommen hat, wozu er nicht der richtige Mann ist. Nein, da waren die Japaner¹⁸ besser; denn als sie sahen, dass sie die Tour nicht ausführen könnten, kehrten sie rechtzeitig um. Er kann ja zuhause in Deutschland erzählen, dass er umkehren musste, weil die Station abgetrieben sei. Er braucht es ja nur zu verschweigen und nicht zu erzählen, dass es seine eigene Dummheit war, und gleichzeitig erzählen, dass wir kein Material mehr hatten. Denn er hat wohl an der Expedition schon so viel verdient, dass es ihm eine Zeitlang reicht.

Freitag 5. März. Schwacher Wind von SW, bewölkt. Wir steuern NO. Mittags waren wir auf 75°30'S, 30°10'W. Wir haben kein Eis, nur offenes Wasser. Um 7 Uhr abends etwas Eis, aber sehr verteilt.

17 Rund 370 m. Eine Kabellänge beträgt 185,2 m.

18 Die Antarktisexpedition von Nobu Shirase.

Mittwoch 6. März. Schwacher Wind von SW, klar. Um 6 Uhr morgens saßen wir fest in einem Eisschlamm, der so dick war, dass wir nicht weiterkamen. Es spricht sich allmählich herum, dass wir hier im Eis überwintern werden; da kann es ja egal sein, wo wir jetzt sind. Sie haben versucht, den Eismatsch mit Dynamit zu sprengen, aber das Dynamit machte ein Loch so groß, dass man einen Finger reinstecken konnte. Wir haben uns jetzt ein Stück vorwärts gearbeitet.

Donnerstag 7. März. Schwacher Wind von O, klar. Gestern Abend um 9 Uhr machten wir an einer großen Scholle fest, um Eis an Bord zu nehmen, und arbeiteten damit bis heute früh um 9 Uhr. War gestern der Eismatsch dick, so ist er jetzt noch dicker, da es die ganze Nacht gefroren hat. Wir haben uns ein Stück weitergearbeitet, aber um 1 Uhr mittags war Stopp. Um 6 Uhr abends begann der Matsch sich zu lockern. Haben jetzt frischen Wind von SO.

Freitag 8. März. Frischer Wind von O, klar. Wir hatten heute Nacht etwas Pressung, als das Eis dichter wurde. Um 9 Uhr vormittags begannen wir uns zu einer kleinen Öffnung zu arbeiten, welche sich nach WNW erstreckt. Um 10 Uhr waren wir in der Öffnung und steuerten nach NW. Um 1 Uhr mittags kamen wir fest. Hier ist etwas altes Treibeis und dazwischen Matsch, der das Eis zusammenhält. Heute Abend Sturm von O. Es sieht so aus, als blieben wir hier liegen.

Samstag, 9. März. Sturm von O, klar, -6° . Wir liegen fest. Gestern, als wir festkamen, waren wir auf $73^{\circ}45'S$. Das Eis ist dicht, so weit wie wir sehen können. So werden wir wohl den Winter hier liegen bleiben und driften.

Sonntag 10. März. Schwacher Wind von S, klar, -9° . Wir liegen fest und driften nach NW. Achtern gibt es jetzt verschiedene Vorschläge, was man tun solle, wenn wir hier den Winter über liegen bleiben. Ich glaube, es wird ein Sammelsurium („lapskaus“), denn sie haben keinen Leiter. Der es sein sollte, ist für dieses Geschäft so dumm wie ein Kind; aber lange Reden halten kann er. Und dass er das kann, hat er bewiesen, indem er die Leute in Deutschland dazu brachte, so viel Geld für diese Tour zu opfern.

Montag 11. März. Schwacher Wind von SO, klar, -8° . Haben heute 2 Robben und 4 Pinguine bekommen.

Dienstag 12. März. Windstill, bedeckt, -2° . Das Eis um das Schiff ist locker.

Mittwoch 13. März. Windstill, klare Luft, -2° . Gestern Abend waren wir im Salon anlässlich des Geburtstages des bayrischen Prinzregenten. Es gab 2 Glas Champagner. Der Leiter hielt eine Rede, aber die war nicht so großartig wie früher; es hörte sich an, als sei er nun fertig mit seiner Südpoltour. Er glaubt, dass es, wenn wir nach Bonus Aires kommen, einen neuen Leiter und neue Besatzung für die nächste Tour geben wird, und das wäre das Beste, glaube ich. Wir haben heute 2 Robben bekommen.

Donnerstag 14. März. Schwacher Wind von S, bedeckt 0°. Das Eis liegt unverändert fest. Wir haben 7 Robben bekommen und haben Eis an Bord gebracht.

Freitag 15. März. Schwacher Wind von SW, bedeckt, -6°. Der Leiter und 2 Doktoren haben heute eine Robbe totgeschlagen, der Leiter mit einem Skistock und Leine, ein Doktor mit einem Knüppel und der dritte mit einer Kelle. An Bord war der Fotograf tätig. Heute Abend waren der Leiter und ein Doktor hinter noch einer Robbe her.

Samstag, 16. März. Windstill, bedeckt. Haben 2 Robben geschlagen und haben jetzt gutes Hundefutter. Wir haben die Hunde noch nicht aufs Eis gelassen. Haben angefangen, Speck und Pferdeäpfel im Kessel der Maschine zu brennen, um Kohlen zu sparen.

Als das Haus davon trieb, haben einige vorgeschlagen, man sollte von dem übrig gebliebenen Material ein kleineres Haus auf der Barriere errichten. Da sagte der Leiter, dass es wohl gut genug für diese sein würde, aber er selber sei nicht unterwegs, um wie ein Eskimo zu leben. (Es wäre aber gut genug für uns, die auf die Schlittenexpedition gehen sollten.)

Sonntag 17. März. Frischer Wind von SW, bedeckt, -16°. Wir haben den ganzen Tag etwas Eispressung gehabt. Heute Nachmittag haben wir 7 Robben und 2 Pinguine bekommen. Das Eis wird jetzt überall stark.

Montag 18. März. Schwacher Wind von WSW, bedeckt, -16°. Wir haben ein Loch ins Eis geschlagen, damit das Ruder frei bleibt. Dann haben wir Eis gefahren und es um das Schiff gelegt. Der Zimmermann ist dabei, die Wand und das Ständerwerk achtern zu verdoppeln und Kork dazwischen zu füllen, damit es dort warm ist. Haben 15 Pinguine bekommen.

Donnerstag 19. März. Sturm von S, diesig, -14°. Heute haben die Expeditionsmitglieder Pelzkleider angezogen.

Mittwoch 20. März. Sturm von S, diesig, -11°. Heute Nacht hatten wir etwas Eispressung. Wir verloren das Fleisch von 8 Robben und 15 Pinguinen, die wir auf dem Eis hatten; es verschwand bei der Eispressung. Der 1. Steuermann hat eine schlimme Hand und einer der Matrosen den Arm ausgerenkt. Der Doktor hat diesen nun wieder eingerenkt. Wir sind jetzt auf 75°8'S. Sind innerhalb von 2 Tagen 26 min. nordwärts gedriftet.

Donnerstag 21. März. Windstill, leicht bedeckt -11°. Wir haben heute die 28. Bartrobbe bekommen und deren Speck und Fleisch an Bord geholt. Speck und Haut brennen sie unter dem Kessel, den sie unter Dampf haben müssen, um elektrisches Licht und Wärme für die Kajüten achtern zu schaffen. — Im Eis sind mehrere offene Stellen in verschiedenen Richtungen. Heute Abend begann es, etwas von S zu wehen.

Freitag 22. März. Schwacher Wind von S, klar, -9°. Wir haben heute Eis, 10 Bartrobben und 9 Pinguine an Bord gebracht. Einige sind dabei, die Schraube heraufzuholen.

Samstag, 23. März. Schwacher Wind von SO, bedeckt, -9°. Haben die Schraube raufgeholt und waren hinter 1 Robbe und 7 Pinguinen her.

Sonntag, 24. März. Schwacher Wind von SO, klar, -18°. Der Leiter und 2 Doktoren haben eine Robbe geholt. Heute sind wir auf 72°40'S und driften rasch nordwärts.

Montag 25. März. Schwacher Wind von SW, -20°. Wir haben heute 16 Pinguine und eine Robbe bekommen. Auf dem Eis wurde ein Zelt für wissenschaftliche Arbeiten aufgestellt.

Dienstag 26. März. Schwacher Wind von SW, klar, -22°. Haben heute 13 Robben und 8 Pinguine bekommen. Sie haben einen kleinen Ballon in 2000m Höhe gelassen.

Mittwoch 27. März. Frischer Wind von S, diesig, -8°. Haben heute 1 Robbe und 1 Pinguin bekommen. Sind auf 72°24'S.

Freitag 29. März. Schwacher Wind von S, klar, -16°. Es gibt vom Salon neue Vorschläge. Einer davon ist, wenn wir freikommen, wir nach Coats Land zu gehen – aber ob dieses ein Land ist, wissen sie nicht – und dort ein Haus für 5 Mann aufsetzen, welche dann nach dem Pol ziehen sollen. Vermutlich waren wir bei der Barriere zu weit südlich, nämlich auf fast 78°. Und wo sie jetzt gedenken, die Tour zu beginnen, wären sie auf 74°. Wahrscheinlich denken sie, es wäre eine zu kurze Fahrt von 78° zum Pol gewesen. Der Leiter selbst hat übrigens mitgeteilt, dass er mit nach Süden wolle. Er hat gefragt, ob er nicht mit einer Expedition gehen kann, welche ein Stück nach W ziehen soll. Ich glaube wenig an diese Vorschläge.

Samstag 30. März. Schwacher Wind von O, bedeckt, -8°. Das Eis ist dicht, so weit wie wir von der Mastspitze aus sehen können; wenig Eisberge.

Sonntag 31. März. Windstill, klar, -16°. Heute sind verschiedene Touren über das Eis gemacht worden, Der Leiter und 2 Doktoren wollten eine Fahrt mit Hunden machen, aber die Hunde liefen ihnen mit dem Schlitten ein paar Kilometer über das Eis davon, bis sie halt machten. Als nun der Leiter und die Doktoren dorthin kamen, liefen die Hunde zurück zum Schiff, sodass sie hin und zurück gehen mussten. Eines der Pferde fiel heute im Stall und konnte nicht wieder aufstehen. Wir mussten es da in das Traggeschirr nehmen. Wir haben heute 2 Robben und 6 Pinguine bekommen.

Montag 1. April. Schwacher Wind von SW, bedeckt, -10°. Haben die Hunde aufs Eis gelassen, Material entladen und 10 Pinguine bekommen.

Dienstag 2. April. Sturm von SO, diesig mit Schnee, -10° . Der Leiter und der 1. Offizier haben heute 4 Pferde für eine Weile auf dem Eis gehabt. Drei nahmen wir wieder an Bord, das vierte wollte nicht; es bleibt nun stehen.

Mittwoch 3. April. Sturm von SO, diesig, -5° . Wir haben jetzt alle Pferde auf dem Eis. Haben Eis an Bord genommen. Hier um das Schiff sind jetzt viele offene Stellen im Eis. Abends um 5 Uhr mussten wir die Hunde an Bord bringen, da das Eis sich zu lockern begann. Weder der Kapitän noch einer von den Steuermännern war oben an Deck, als wir die Hunde und Pferde an Bord nahmen. Der Steuermann sagt mir heute, dass sie Befehl vom Leiter hätten, nichts zu tun, außer sie bekämen eine schriftliche Order von ihm. Ja, hier an Bord gibt es viel Seltsames zu sehen und zu hören. Der Zimmermann ist dabei, ein Haus auf dem Eis zu errichten.

Donnerstag 4. April. Frischer Wind von So, bedeckt, -5° . Wir haben jetzt eine Öffnung, die sich nach NW erstreckt, liegen aber in einem Eisfeld und driften.

Karfreitag 5. April. Schwacher Wind von O, klar, -5° . Heute Morgen sollten die Hunde wieder aufs Eis; da kam der Leiter und erklärte, dass er und 2 Doktoren sie auf das Eis setzen wollten; wir sollten nichts mit ihnen zu tun haben. Sie haben jetzt den ganzen Vormittag damit zugebracht. Was ist das für ein Leiter! Wenn er etwas gemacht haben will, ist es wohl seine Pflicht, uns zu befehlen, und unsere Pflicht, es auszuführen, und nicht zu kriechen wie ein altes Weib, wie er es tut.

Samstag 6. April. Schwacher Wind von S, bedeckt, -8° . Der Leiter und Dr. König tragen Schnee zu den Hunden, die auf dem Eis stehen. Wir sind nun auf $72^{\circ}17'S$, $39^{\circ}W$. Heute ist Osterabend, aber es gibt bei den Tagen keinen Unterschied.

Ostertag 7. April. Schwacher Wind von NO, Nebel, -8° . Das Eis um das Schiff ist sehr locker.

Montag 8. April. Schwacher Wind von S, bedeckt. Die Öffnungen gefrieren allmählich. Die Pferde sind auf dem Eis. Es sind jetzt -16° . Habe einen Pinguin bekommen.

Dienstag 9. April. Frischer Wind von N mit Schnee, -10° . Haben heute einen kranken Hund erschossen.

Mittwoch 10. April. Schwacher Wind von NO, leicht bewölkt, -5° . Haben 2 Robben und 6 Pinguine bekommen. Der Zimmermann ist mit einem Haus fertig und soll jetzt zwei weitere aufsetzen. Es gibt genug Material für Häuser.

Donnerstag 11. April. Schwacher Wind von N, diesig, -6° . Haben heute einen Drachen oben gehabt, aber als sie dabei waren, ihn einzuholen, zerriss die Schnur und wir verloren Drachen und 2000m Schnur.

Freitag 12. April. Schwacher Wind von N, diesig, -6° . Der Drachen war oben, da waren 4000m Schnur aus. Sie haben einen Motor, der den Drachen herunterziehen soll, aber der versagte. Wir haben auch einen großen Motor für die Lenzpumpe, der versagte. Und ein Motorboot haben wir auch, aber mit dem um die Wette könnten zwei Mann rudern. Der Motorschlitten versagte schon, als sie ihn in Bonas Aires probierten. Wir haben also wenig Nutzen von Motoren.

Sie geben nun achtern einander die Schuld daran, dass sie nicht an der Barriere an Land kamen. Ich kann darüber nur lächeln, es ist ja egal, wer Schuld hat. Doktor König ist in Grönland gewesen und hat die Hunde gekauft, und da hat er gelernt, ein großer Polfahrer zu werden. Jedenfalls glaubt er es selbst.

Samstag 13. April. Schwacher Wind von S, klar -18° . Heute Nacht waren -21° . Wir haben die letzten Tage keine Robben mehr gesehen, nur den einen und anderen Pinguin. Im Übrigen ist ein Tag wie der andere. Ich habe Mais zu mahlen für die Pferde und Fleisch zu hacken für die Hunde, und sie zu füttern. Dr. König experimentiert mit Hunden.

Sonntag 14. April. Schwacher Wind von S, klar, -18° . Der Leiter und Dr. König machen eine Vergnügungsfahrt um das Schiff.

Montag 15. April. Schwacher Wind von S, klar, -24° . Wir haben heute Proviant ausgepackt und 3 Pinguine bekommen.

Dienstag 16. April. Schwacher Wind von S, klar, -27° . Heute Nachmittag hat der Wind auf N gedreht. Es ist jetzt von 5 Uhr abends bis 7 Uhr morgens dunkel. Haben heute keinen Pinguin bekommen.

Mittwoch 17. April. Schwacher Wind von SO, klar, -15° . Der Zimmermann hat jetzt 3 Häuser auf dem Eis gebaut, ein Haus ist an Deck errichtet und das ganze Deutschendeck ist mit vielen Kammern und Zeug eingerichtet. Wir haben 3 Eishäuser und immer noch ist Material übrig, und auch Kork zum Füllen der Wände, und Segeltuch, mit dem die Häuser verkleidet werden sollten. Es hätte also an nichts gefehlt, um ein Haus auf der Barriere zu errichten. Sie können es also nicht darauf schieben, dass sie nicht genug Material gehabt hätten. Dazu haben wir noch beide Pferdeställe an Deck, die man auch als Ställe mit auf die Barriere hätte nehmen können.

Donnerstag 18. April. Schwacher Wind von SO, klar, -21° . Es sind immer noch verschiedene Öffnungen im Eis zu sehen. Haben 1 Pinguin bekommen

Freitag 19. April. Schwacher Wind von SO, leicht bewölkt, -24° . Haben heute 1 Pinguin bekommen.

Samstag 20. April. Schwacher Wind von SO, klar, -21° . Wir haben lange Zeit Robbenspeck unter dem Donkeykessel¹⁹ gebrannt, jetzt aber weigert sich Dr. König, mehr davon zu verbrennen, 19 Hilfsdampfkessel für Ankerwischen.

weil er für die Hunde sein sollte. Dabei haben wir Robbenfleisch für sie für mehrere Monate, und dann haben wir noch allen Fisch und Hundekuchen, haben also genug Futter. Es ist nur Intrige von ihm und damit er was zu sagen hat. Der Leiter und die Offiziere sprechen nicht miteinander, wenn sie sich auf dem Eis begegnen, und dasselbe ist der Fall mit einigen der Doktoren. Die Zeit geht ihren Gang. Wir haben heute eine Robbe und 3 Pinguine bekommen.

Sonntag 21. April. Schwacher Wind von S, klar, -34° . Haben heute 1 Pinguin bekommen.

Montag 22. April. Schwacher Wind von SO, klar, -32° . Wir haben mit einem Eishaus für die Hunde begonnen. Haben 6 Pinguine bekommen.

Dienstag 32. April. Sturm von N mit Schnee, -24° . Arbeiten am Eishaus. Abends hat der Wind etwas nachgelassen. Mittags waren es -15° und abends -12° .

Mittwoch 24. April. Frischer Wind von S, klar, -25° . Wir sind mit den Wänden des Eishauses fertig und müssen nun das Dach machen. Wir sollen dann noch 2 Eishäuser bauen. Haben 1 Robbe bekommen. Abends hat der Wind etwas nachgelassen.

Donnerstag 25. April. Sturm aus NO mit Schneetreiben, -25° . Das Wetter wurde heute Nachmittag so hässlich, dass wir aufhörten zu arbeiten. Heute Abend -15° .

Freitag 26. April. Frischer Wind von N, diesig mit Schnee, -13° . Arbeiten am Eishaus und Holzhaus. Heute bekamen wir eine Robbe, die im Loch beim Ruder heraufkam.

Samstag 27. April. Schwacher Wind von S, klar, -23° . In das Eishaus, in dem die Hunde sind, ist Wasser gekommen. Es war so viel Schnee zusammengeweht, dass das Eis gesunken ist. Ich baue jetzt an einem Eishaus für ein Pferd, welches wir im Winter auf dem Eis haben wollen. Habe auch angefangen, Stag- und Vorsegel abzuschlagen und Segeltuch über das Deck zu ziehen.

Sonntag, 28. April. Sturm von NO mit Schnee, -12° . Es sind immer noch Öffnungen im Eis.

Montag 29. April. Schwacher Wind von SO, klar, -22° . Ich baue am Stall. Habe eine Robbe und 4 Pinguine geholt. Sie haben nun das Marssegel und die Fock abgeschlagen.

Dienstag 30. April. Schwacher Wind von SO, klar, -10° . Gleiche Arbeit wie gestern. Haben heute 4 Pinguine bekommen.

Mittwoch 1. Mai. Schwacher Wind von NO, Nebel, -14° . Sind weiter dabei, Segel über das Deck zu ziehen. Haben heute 5 Pinguine bekommen.

Donnerstag 2. Mai. Schwacher Wind von NO, bedeckt, -8°. Gleiche Arbeit wie gestern.

Freitag 3. Mai. Schwacher Wind von NO, diesig, -8°. Heute Abend ist es klar und Mondschein. Es ist der schönste Abend, den wir gehabt haben, seit wir festliegen. Aber an Bord ist dieselbe Stimmung wie üblich auf dieser Expedition.

Samstag, 4. Mai. Windstill, klar, -16°. Wir sind nun mit dem Überbau auf Deck fertig. Haben einen kleinen Ballon hinaufgelassen mit 3000m Schnur.

Sonntag 5. Mai. Schwacher Wind von NO, diesig, -20°. Haben heute ein krankes Pferd erschossen. Es war krank anscheinend wegen seines hohen Alters. Wir zogen es aus dem Stall und hinunter aufs Eis. Dann kam der Leiter mit dem Gewehr, legte sich auf den Bauch 4m vom Pferd entfernt. Als er nun das Gewehr gut aufgelegt hatte, krachte der Schuss; und er hatte Glück, denn er streifte das Tier am Hals. Einer der Mannschaft schnitt diesem dann die Kehle auf. Beim Gebrauch des Gewehres sind sie hier an Bord keine Helden; aber es ist auch nicht nötig. Wir benützen einen Knüppel für die Robbe und Koffeynagel²⁰ für den Pinguin.

Montag 6. Mai. Schwacher Wind von NO, Nebel, -13°. Es kann von hier aus nicht weit zum Wasser sein; denn wir haben so viel Nebel, wenn es von Norden weht. Heute waren alle Mann dabei, das Eishaus abzureißen, das für die Hunde gebaut war, und versetzten es auf stärkeres Eis.

Dienstag 7. Mai. Schwacher Wind von SO, klar, -25°. Bauen das neue Eishaus für die Hunde. Es wird ein schräges Dach aus Brettern bekommen und die Seitenwände werden mit Segeltuch überzogen. Aber jetzt ist es drinnen so warm, dass, wir ein Loch ins Dach machen mussten, um Kälte rein- und Wärme herauszulassen. — Die Tiefe war gestern 2682m.

Mittwoch 8. Mai. Schwacher Wind aus SO, diesig, -28°. Wir haben jetzt 44 Hunde im Eishaus. Sie haben es warm. Aber Dr. König hat Angst, dass Schnee durch das kleine Loch im Dach kommen könnte. Ich fragte ihn da, ob er nicht Schlafsäcke, die wir hier an Bord haben, nehmen könnte, um sie darin einzuwickeln. Heute Abend -25°.

Sonst geht alles seinen gleichmäßigen Gang. Ich habe über nichts zu klagen, außer dass die Kajüte viel zu klein ist für so viele Leute, wo sie doch achtern so viel Platz haben. Aber es geht schon für die Zeit, die wir noch vor uns haben, wenn es nicht völlig schiefgehen sollte. Dass bei der Expedition nichts Ordentliches herauskommt, geht mich nichts an, im Gegenteil; denn wenn sich die Expedition vernünftig verhalten hätte, hätten wir anderes erlebt, als jetzt. Jetzt haben wir es so gut, wie man es nur haben kann.

Ich schreibe diese Worte, damit andere erfahren, wie die Expedition geleitet ist und was sie ausgerichtet hat.

²⁰ Ein Koffeynagel ist ein 30 cm langes Hartholz, aus der Nagelbank zum Festmachen von Tampen.

6.2 Zweites Tagebuch vom 9. Mai bis 19. Oktober 1912

Donnerstag 9. Mai 1912. Schwacher Wind von SO, klar, -31° . Wir sind dabei, Schnee hoch an die Seiten des Schiffes zu schaufeln, der Wärme wegen. Sowohl wir als auch die Hunde sind ganz hermetisch eingeschlossen, außer wir sind draußen auf dem Eis. Wir haben heute ein Loch in das Dach des Eishauses geschnitten, da es für die Hunde viel zu warm war. Der Kapitän und der Leiter waren heute zusammen auf dem Eis und stritten sich; worum es sich handelte, habe ich nicht verstanden. Sie geben wohl einander die Schuld daran, dass die Expedition bis jetzt nicht besser gewesen ist. Aber es ist gut, dass sie nicht besser ist; denn so kann jeder sehen, dass nicht jeder Dummkopf gut genug ist, zum Pol zu kommen. Gewiss habt Ihr die Reden gehört, die in Hamburg, Bremerhaven, Pernambuco und Bonus Aires, nicht zu vergessen Südgeorgien, gehalten wurden. Da wollte jeder glauben, dass nun der Pol erreicht wird, und vielleicht noch weiter. Aber als sie das Eis und die Verhältnisse gesehen haben, war Schluss mit Reden und Angeberei. Jetzt gehen sie wie verirrte Schafe und wissen nicht, was sie tun sollen. Das ist die Ausbeute, die wir bis jetzt gehabt haben.

Freitag 10. Mai. Schwacher Wind von SO, diesig, -20° . Fast jeden Tag dieselbe Arbeit. Es beginnt so dämmerig zu werden, dass wir die Sterne den ganzen Tag sehen können. Die Sonne verschwindet in 2 Tagen. In 5 Tagen haben wir Mittwinter, dunkel und kalt. Gleichzeitig haben sie zu Hause in Tromsø Sommer und alles Schöne. Aber wir können bisher nicht klagen. Wir haben es so gut, wie überhaupt möglich. Es gibt hier auch solche, die finden, dass sie es nicht gut genug haben. Aber die zähle ich nicht mit, denn die haben nie etwas versucht.

Dass die Expedition nichts ausrichtet, ist Sache des Leiters und der Kommandierenden; je weniger sie ausrichten, umso besser haben wir es. Ich war nun lange Zeit kränklich, aber ich bin auf gewesen und habe meine Arbeit gemacht, und ich will mit Gottes Hilfe hoffen, dass ich es weiterhin schaffe und keine Hilfe brauche; denn hier sind solche, die finden, dass sie immer noch zu viel zu tun haben. Aber wenn man wenig tut, will man nur noch weniger tun.

Samstag 11. Mai. Schwacher Wind von SO, klar -22° . Wir sind heute auf $71^{\circ}52'S$. Die Tiefe war heute 3062m. Kapitän und Leiter machten heute eine Tour übers Eis. Als sie zurückgekommen und der Kapitän an Bord gegangen war, sagte der Leiter etwas zu Dr. König, und beide brachen in großes Gelächter aus. Es hörte sich an, als machten sie sich über den Kapitän lustig.

Sonntag 12. Mai. Schwacher Wind von SO, klar, -15° . Haben heute 2 Robben bekommen.

Montag 13. Mai. Schwacher Wind von SO, klar, -22° . Dr. König hat angeordnet, dass die Hunde einen Tag Fisch, einen Tag Hundekuchen und einen Tag Robbenfleisch haben sollen. Den Fisch fressen sie einigermaßen, aber der Kuchen bleibt auf dem Eis liegen; sie warten lieber einen Tag, bis sie wieder Robbenfleisch bekommen. Wir haben Robbenfleisch für die Hunde noch für 3 Monate, auch wenn wir ihnen davon jeden Tag geben würden. Ich sagte, wenn wir ihnen Fisch und Kuchen gäben, wäre es am besten mit Robbenfleisch aufzuhören; dann müssten sie wohl Kuchen fressen. Aber das fand er nicht richtig; nun ist ja auf dem Eis genug Platz, ihn wegzuerwerfen.

Der andere der Herrschaften, der 1. Offizier, der nach den Pferden sieht, sagt nichts wegen des Fütterns, aber er nimmt das Pferd hinunter aufs Eis und reitet es warm. Dann bindet er es auf dem Eis fest und lässt es bei 20-30° Kälte 3-4 Stunden stehen und frieren. Der Kapitän und der Steuermann sagen nichts dazu. — Wir haben heute Benzin und Sprengstoff aufs Eis gebracht.

Dienstag 14. Mai. Schwacher Wind von SO, klar, -25°. Wir arbeiten jetzt von morgens ½9 bis mittags um 12 Uhr und von 1 bis 3 Uhr nachmittags. Ich bin aber schon um 7 Uhr morgens auf und gebe den Pferden Futter; nachmittags bekommen Pferde und Hunde ihr Futter um 4 Uhr.

Mittwoch 15. Mai. Schwacher Wind von SW, klar, -29°.

Donnerstag 16. Mai. Schwacher Wind von S, klar, -26°. Wir haben heute verschiedene Ausflüge auf dem Eis gemacht, einige auf Ski, einige mit Hunden und Schlitten. Es sind viele Spalten im Eis, aber Robben oder Pinguine sind nicht zu sehen.

Freitag 17. Mai. Schwacher Wind von N, klar, -28°. Es wird davon gesprochen, dass einige der Doktoren auf eine Schlittenexpedition wollen — wohin, weiß ich nicht. Ja, zur Unzeit soll die Verwünschung beseitigt werden („*Ja det er i utiden troldom skal dræbes*“). Denn als wir bei der Barriere lagen und es war Tag und Nacht hell, war von einer Schlittenexpedition nach Süden so, wie jede Expedition es gemacht hätte, nicht die Rede. Auch hier sind sie nicht draufgekommen, solange es hell war und Mondschein, aber jetzt, wo es Tag und Nacht dunkel ist, wollen sie fort. — Heute feiern sie wohl den Tag zu Hause in Norwegen. Ja, wir denken auch hier im Südeismeer daran²¹.

Samstag 18. Mai. Schwacher Wind von N, diesig, -18°. Heute haben sich nahe beim Schiff mehrere Spalten im Eis aufgetan, bis zu 3m breit.

Sonntag 19. Mai. Windstill, klar, -29°. Heute Vormittag fuhr die Schlittenexpedition ab. Nach 1 Stunde kam der eine Schlitten und ein Hund von dem anderen zurück. Die Hunde waren umgekehrt und wir mussten sie wieder auf den Weg bringen. Sie [die Doktoren] wollen nur auf dem Schlitten sitzen und die Hunde jagen, und da kann man nichts anderes erwarten, als dass die Hunde umkehren, wenn sie so nahe beim Schiff sind und die hier zurückgebliebenen Hunde hören. Es sind Dr. König, der 1. Offizier und Dr. Heim dabei. — Wir haben heute 2 Robben ganz nahe beim Schiff bekommen. Das Eis hat sich sehr geöffnet. Heute Abend weht es etwas von N.

Montag 20. Mai. Schwacher Wind von N, diesig, -17°. Arbeiten mit Verschiedenem. Wir haben nur noch 29 Ballen Heu à 50 Kilo, also für nicht mehr als 2 Monate, aber genug Mais und eine Menge haltbares Pferdefutter, welches auf der Barriere benutzt werden sollte. Da nun aber anscheinend aus der Polreise nichts wird, können wir es wohl hier benutzen. Heute Nacht war etwas Eispressung nahe dem Schiff. Den Leiter sehen wir ab und zu unten am Landgang, weiter kommt er nicht.

²¹ An den Norwegischen Nationalfeiertag am 17. Mai.

Dienstag 21. Mai. Schwacher Wind von NO, klar, -27° . Wir sind heute auf $71^{\circ}49'S$ und $40^{\circ}W$. Die Expedition ist nicht zurückgekommen. Sie haben keine Ski dabei außer einem Paar, die ich sie unter den Schlitten binden ließ. Sie rechnen damit, nur auf dem Schlitten zu sitzen, und so sollen die Hunde bestimmen, wo sie hinwollen. Gewiss sind sie nicht weit weg.

Mittwoch 22. Mai. Schwacher Wind von N, teilweise bewölkt. Um die Mittagszeit machten sich der Leiter und Martin Olaisen bereit, um nach der Schlittenexpedition zu sehen, welche [am 19.5.] zu einem Eisberg gehen wollte, zu dem man mit Hunden einen guten Tag braucht. Das wollten sie heute zwischen nachmittags 1 und 3 Uhr nachmittags machen. Dann müssten sie zurück sein, denn es wird dunkel. Sie wollten auf Ski gehen. Der eine von ihnen kann etwas auf Ski gehen, der andere hatte Ski noch nie gesehen, bevor er hier an Bord kam. Proviant wollten sie reichlich dabei haben. Aber jetzt um $\frac{1}{2}1$ kam die Schlittenexpedition zurück und so wurde die Rettungsexpedition abgebrochen. Sie hatten gestern nach 40 Minuten Weg gezeltet. Sie hätten also gut gestern Abend zurück an Bord sein können, wenn sie gewollt hätten. Vielleicht war es so vereinbart und der Leiter wusste, wo sie zu finden waren; denn sie wollten ja in 2 Stunden hin und zurück sein. Möglich, dass die Expedition nicht weiter war. Sie haben 3 Robben geschlagen, aber obwohl sie 3 Schlitten mit 12 Hunden hatten und zu dritt waren, konnten sie nichts vom Fleisch mitnehmen. Jetzt wurden 4 Mann mit Pferd losgeschickt, um die Beute zu holen. Sie kamen zu den Robben, aber da fing es an dunkel zu werden und sie kehrten ohne Robbe zurück. Irgendeine wissenschaftliche Ausbeute haben sie auf ihrer ersten Schlittenreise gewiss nicht gehabt.

Donnerstag 23. Mai. Schwacher Wind von N, diesig, -18° . Ich habe heute im Eishaus, wo die Pferde stehen, einen Holzfußboden gelegt. Wir brauchen sie jeden Morgen, um eine Last Eis zur Kombüse zu fahren. Heute Morgen waren sie wieder unterwegs, um die Robben zu holen, aber nun hatte sich das Eis geteilt, sodass sie mit dem Pferd nicht hinkamen. Es sind einige Robben in den Spalten, aber die Hunde scheuchen sie, sodass sie nicht aufs Eis kommen. Als wir die Hunde aufs Eis nahmen, sollten alle angebunden sein. Als sie einige Tage angebunden gestanden hatten, war das auch nicht recht. So sollten wir für sie ein Haus bauen. Als das Haus fertig war und die Hunde 2 Tage drin waren, war das wieder nicht recht. Nun sollten sie losgelassen werden. Das alles befiehlt Dr. König, und der Leiter glaubt, dieser verstünde sich auf Hunde, weil er auf Grönland war und sie gekauft hatte. Aber er hat in Grönland genau so viel gelernt, mit Hunden umzugehen, wie der Leiter auf dem Eis in der Tempelbai gelernt hat, ein Polarfahrer zu werden. König hat nun angefangen, einen Drahtzaun an einem Ende des Hauses aufzustellen, damit die Hunde draußen sein und spielen könnten. Aber ich glaube nicht, dass er seinen Zweck erfüllt.

Freitag 24. Mai. Frischer Wind von NO, diesig, -16° . Vor einigen Tagen schaufelten wir Schnee an das Schiff bis hinauf zum Schanddeck. Heute musste der Schnee an der Kajüte des Leiters wieder weggeschaufelt werden, denn er sagt, wenn es unter -20° sei, würde der Schnee an der Seite schmelzen und das Wasser unter das Schanddeck kommen. Der Dummkopf glaubt, dass Schnee und Eis bei -20° schmelzen. Er begreift nicht, dass es die Feuchtigkeit zwischen Gerüst und Wandverkleidung ist, die kondensiert.

Samstag 25. Mai. Schwacher Wind von SO, klar, -26° . Wir loteten heute; die Tiefe war 2124m. Wir haben nun alle Hunde im Tiergehege. Ein Hund wurde gestern totgebissen.

Sonntag 26. Mai. Frischer Wind von S, klar, -26°. Haben heute 1 Robbe bekommen. Es sind nun viele Öffnungen im Eis.

Montag 27. Mai. Schwacher Wind von S, klar, -36°. Wir sind auf 71°38'S, 45°28'W.

Dienstag 28. Mai. Windstill, klar -32°. Die Hunde waren eine Stunde im Gehege, dann gingen sie durch das Netz. Nun laufen sie alle frei. Er [Dr. König] hat jetzt 2 Mann und den Leiter und den 1. Offizier zur Hilfe, um Eis um das Netz zu legen. Um 4 Uhr nachmittags hatten wir die Hunde drin, um 6 Uhr waren sie wieder draußen. Morgen werden sie weiter bauen. Einige der größten Hunde sind seit zwei Tagen weg. Dr. König glaubt, dass einer von uns sie totgeschlagen hat. Heute Nacht war etwas Pressung in der Nähe des Schiffes.

Mittwoch 29. Mai. Sturm von N mit Schnee, -22°. Wir haben die Hunde jetzt im Eishaus, bis das Gehege fertig ist. Wir sind heute auf 71°23'S, 43°32'W.

Donnerstag 30. Mai. Sturm von S. klar. Heute Morgen -30°. Das Eis ist dicht, aber wir driften rasch nach N und W. Heute ist Vollmond und schöner Mondschein.

Freitag 31. Mai. Frischer Wind von W, klar, -24°. Wir schaufeln Schnee und machen verschiedene Arbeiten. Dr. König hat heute 4 kleine Welpen totgeschlagen. Zwei Mann waschen fast jeden Tag die Kleider der Doktoren und Offiziere. Sie benützen weiße Laken und weiße Nachhemden. Dies sauber zu halten, macht viel Arbeit. Ich selbst brauche nicht zu waschen, weil ich genug mit der Versorgung der Pferde und Hunde zu tun habe. Wir haben es gut an Bord, aber ich muss immer noch sagen, dass es dumme Polarfahrer sind und eine dumme Expedition.

Samstag 1. Juni. Schwacher Wind von W, klar. Dr. König baut weiter am Tiergehege. Sonst ist jeden Tag die gleiche Arbeit mit Lotung und Drachen-einholen. Ich glaube nicht, dass sich jemand überarbeitet, obwohl es immer noch welche gibt, die finden, dass es zu viel Arbeit ist. Wir sind täglich 6½ Stunden auf Deck oder auf dem Eis.

Sonntag 2. Juni. Sturm von NO, klar. -12° waren es heute früh, mittags -8°, abends -4°.

Montag 3. Juni. Frischer Wind von W, diesig, -21°. Heute Nacht waren es -3°.

Dienstag 4. Juni. Frischer Wind von W, klar, -27°. Gestern Abend kamen zwei der Hunde, die 8 Tage weg waren, zurück. Jetzt kann Dr. König sehen, dass sie nicht totgeschlagen sind. Ich sagte heute zu ihm, wer so über andere denke, der sei ein schlechter Mensch. Heute sind die Hunde im Gehege.

Mittwoch 5. Juni. Schwacher Wind von W, klar, -25° . Wir haben heute einen Ballon oben gehabt und haben gelotet. Die Tiefe war 3531m. Haben einen Pinguin bekommen.

Dienstag 6. Juni. Schwacher Wind von W, klar, -22° . Haben den Drachen oben gehabt und Wasserproben genommen. Der Kapitän ist nach Süden. Der Leiter hat heute gesagt, dass es bisher keine interessante Polartour wäre, denn weder sei einer von der Besatzung verschwunden, noch sei eine solche Eispressung gewesen, dass das Schiff Schaden genommen hätte. Wenn sowas passiere, fände er es interessant. Armer Idiot! Aber so denkt er. Selber hat er so viel Angst, dass er fast nicht mehr aus dem Salon kommt. Aber es kann ja immer noch viel passieren, und dann werden wir sehen, was für ein Kerl er ist. Es ist am besten, sich vorzusehen, denn jetzt weiß man, was er denkt. Jedenfalls ist das von einem Leiter eine schlechte Äußerung.

Freitag 7. Juni. Schwacher Wind von SW, klar, -25° . Wir haben den Drachen oben gehabt und gefischt.

Samstag 8. Juni. Frischer Wind von SW, klar, -28° . Sind auf $70^{\circ}52'S$, $42^{\circ}45'W$.

Sonntag 9. Juni. Schwacher Wind von SW, klar, -24° . Der Kapitän ist immer noch krank. Wir sind heute auf $70^{\circ}45'S$, $42^{\circ}51'W$.

Montag 10. Juni. Schwacher Wind von SW, klar, -28° . Wir haben begonnen, den Proviant auf dem Eis etwas weiter weg vom Schiff zu bringen für den Fall, dass dem Schiff etwas zustoßen sollte. Haben heute in einer Öffnung ein Stück weit von hier etwas auftauchen und blasen gesehen; es sah aus wie ein Wal. Da ist es wohl nicht weit zum Wasser.

Dienstag 11. Juni. Flauer Wind von SO, klar, -31° . Wir loteten heute 3681m. Sind auf $70^{\circ}36'S$, $42^{\circ}56'W$.

Mittwoch, 12. Juni. Schwacher Wind von SW, klar, -28° . Haben heute eine Robbe und 2 Pinguine bekommen. Sind auf $70^{\circ}33'S$, $43^{\circ}W$.

Donnerstag 13. Juni. Schwacher Wind von SW, klar, -31° . Sind nun auf $70^{\circ}29'S$ und $43^{\circ}W$. Eine Hündin hat an Bord und eine im Eishaus Junge bekommen, aber die anderen Hunde haben die Welpen aufgefressen.

Freitag 14. Juni. Schwacher Wind von S, klar, -32° . Wir haben gefischt und den Drachen oben gehabt. Der 1. Offizier reitet jeden Tag, aber er wagt es nur auf 2 Pferden; die andern 4 sind seit über einem Monat im Stall.

Samstag 15. Juni. Windstill, klar, -35° . Mache verschiedene Arbeiten. Wir haben nun lange Zeit schönes Wetter gehabt.

Sonntag 16. Juni. Schwacher Wind von SO, klar, -30° . Heute waren einige von der Mannschaft auf einer Schlittentour. Sie kamen um 3 Uhr nachmittags zurück. Ein Mann war durchs Eis gebrochen und sie mussten mit ihm umkehren. Der Bootsmann und der Segelmacher gingen ein Stück hinaus aufs Eis, als sie an eine Spalte kamen, wo 7 Robben lagen. Aber sie hatten nichts dabei, um sie totzuschlagen. Sie kamen mittags zurück. Heute Nachmittag gingen Bootsmann, Segelmacher und Zimmermann hinaus, um sie totzuschlagen und abzuhäuten. Morgen sollen sie geholt werden. Eines der Reitpferde des 1. Offiziers ist krank; ich glaube, dass es nicht verträgt, so geritten zu werden, dass es schweißgebadet ist und dann bei -30° steht und friert. Aber es kann ja auch was anderes sein. - Wir sind heute auf $70^{\circ}22'S$, $43^{\circ}3'W$.

Montag 17. Juni. Schwacher Wind von S, klar, -30° . Heute Vormittag fuhren 2 Mann mit Pferd und Schlitten und holten die Robben, die gestern totgeschlagen wurden. Gleich danach ging Dr. König mit Hunden und einem Mann denselben Weg. Als sie ein Stück vom Schiff weggekommen waren, sprangen die Hunde mit dem Schlitten über eine frisch zugefrorene Spalte. Das hintere Ende des Schlittens brach ein und der Mann, der hinten drauf saß, fiel durch das Eis. Dr. König sah und hörte nichts davon und fuhr ein Stück weiter, bis seine Hunde Halt machten. Der Mann kam mit großer Anstrengung wieder aufs Eis und, nass bis auf die Haut, an Bord zurück. Dr. König und die Hunde kamen etwas später ohne Robbe zurück. Mittags kam das Pferd mit 3 Robben und nachmittags holten sie noch zwei.

Heute Nachmittag experimentierte der Obermaschinist mit einem Motor, der auf dem Mitteldeck steht. Er benützte eine Lampe. Anscheinend war dort auch Heu, auf das Benzin gekommen war, und auf einmal stand alles in Flammen. Aber zum Glück waren genug Mann da, um das Feuer schnell zu löschen. Der Maschinist beschuldigte die Mannschaft, die dort arbeitete, aber diesmal ging es nicht, wie er wollte. Dass das Feuer sich überhaupt ausbreitete, lag am Heu und dem Benzin was ausgelaufen war.

Dem Pferd geht es heute sehr schlecht. Der Doktor sagt, die Lunge sei krank, und das kann gut sein; aber ich glaube, es kommt davon, dass es zu Schweiß geritten wird und dann steht und friert. Jetzt sollen wir es im Stall mit einer Decke zudecken; aber es kann schon zu spät sein.

Heute sah es beinahe danach aus, als würde der Leiter seinen Wunsch erfüllt bekommen, eine interessante Südpolexpedition zu bekommen; denn wenn der, der durchs Eis gegangen war, nicht wieder rausgekommen wäre oder das Schiff gebrannt hätte, wäre das wahrscheinlich interessant gewesen. — Wir sind heute auf $70^{\circ}17'S$, $45^{\circ}6'W$.

Dienstag 18. Juni. Schwacher Wind von S, klar, -27° . Wir haben alles Fleisch der Robbe, die am Sonntag geschlagen wurde, geholt, nur der Speck und das Fell liegen noch dort. Ob sie das holen, weiß ich nicht.

Sie reden hier an Bord von der langen Polarnacht, aber ich habe davon bisher nichts gesehen, denn eine so lange Polarnacht haben wir in Tromsø jeden Winter. Wir liegen hier auf etwa derselben südlichen Breite, wie Tromsø auf der nördlichen. Ich habe einmal gehört, dass die Polarnacht einen schlechten Einfluss auf die Gemütsstimmung habe. Ich habe das in den Wintern, die ich im Eismeer war, nicht erlebt. Aber es sieht aus, als habe sie Einfluss auf die

auf dem Achterdeck, denn wenn sie sich auf dem Eis begegnen, sehen sie einander an wie ein wütender Ochse den anderen, nur mit dem Unterschied, dass der Ochse brüllt, während diese hier stillschweigen. Mit dem Reiten ist es nun zu Ende. Sie sehen, dass die Pferde es nicht vertragen zu schwitzen, zu stehen und zu frieren. Wir haben über das Pferd im Stall nun die Decke gelegt. — Wir sind heute auf $70^{\circ}14'S$, $43^{\circ} 1'W$.

Mittwoch 19. Juni. Windstill, klar, -30° . Heute ist das schönste Wetter, das man sich denken kann. Wir haben eine großartige Luftspiegelung auf dem Eis. Das Wetter war übrigens schön, seitdem wir im Eis festkamen. Heute haben sie einen Ballon oben gehabt, da für den Drachen kein Wind war. Sind heute auf $70^{\circ}12'S$, $42^{\circ}55'W$.

Auf der nächsten Seite:

Die Kosten der Expedition

Schiff in Sandefjord 260 000 kr

Reparatur in Sandefjord und Hamburg 140 000

Transportmittel für Schlittenreisen, Schlitten, Ski, Hunde, Pferde und Futter für sie, und verschiedenes andere, was man auf einer Schlittenreise braucht 96 000 500 kr

Instrumente 11 000 500

Proviant 190 000 kr

Kleidung 35 000 kr

Schlafsäcke und anderes Pelzwerk 15 000

Lebensversicherung für die Besatzung für 10 Jahre 100 000

Kohle 20 000

Versuchstour nach Spitzbergen 12 000

Verschiedene Sachen, die das Schiff auf der Fahrt braucht 80 000

Überwinterungshaus für 10 Mann 15 000

Reisen vor der Expedition, Drucksachen und anderes 40 000 kr

Kohle und deren Transport nach Südgeorgien 30 000

Heuer für Offiziere und Mannschaft für 2 Jahre 240 000

Verschiedene andere Ausgaben 47 000

Donnerstag 20. Juni. Windstill, klar, -24° . Verrichte verschiedene Arbeit. Wir haben eine schöne Luftspiegelung. Dem kranken Pferd geht es besser.

Freitag 21. Juni. Windstill, klar, -28° . Heute ist der dunkelste Tag im Jahr, aber man kann nicht sagen, dass es sehr dunkel ist. Wenn man auf einer Südpoltour ist, soll ja Polarnacht sein. Es ist aber noch so hell, dass wir 3 Stunden am Tag sehen und auf dem Eis arbeiten können mit was auch immer. Ein Teil der Herren achtern wollten, dass wir zur Feier des Tages arbeitsfrei haben sollten, der andere Teil, dass wir arbeiteten. Das Ergebnis war, dass wir den Nachmittag frei und jeder ein paar Cigarren und eine Flasche Bier bekamen. Heute Nachmittag hatten sie den Ballon oben. Der Leiter, Dr. Barkow, Dr. König und der 1. Offizier holten ihn dann wieder herunter, da sie keinen von der Mannschaft um Hilfe bitten wollten.

Die Mannschaft hier an Bord sind gute Leute, aber es gibt Kriecher unter ihnen. Wenn einer der Herren achtern jemanden ruft, heißt es Herr Kapitän, Herr Doktor und wer weiß, wie viele Herren am Tag angesungen werden. Aber wenn sie in die Kajüte kommen, haben sie immer etwas an den verschiedenen Herren auszusetzen. Jetzt haben sie angefangen, einen Schlitten herzurichten, vermutlich wollen sie bald einen Ausflug machen. Heute haben sie eine

Schachtel mit dem Kocher auf den Schlitten gesetzt. Wann das andere drauf kommt, weiß man nicht. – Wir haben heute eine Robbe und einen Pinguin bekommen.

Samstag 22. Juni. Schwacher Wind von N, klar, -29° . Der Leiter, Dr. König und der 1. Offizier machen sich weiter fertig für eine Schlittenexpedition, aber niemand als sie selber weiß wohin, wenn sie es überhaupt selbst wissen. Und sie bitten niemanden um Hilfe, sie machen alles selber. Es ist übrigens ein seltsames Verstauen auf dem Schlitten; das, was sie jederzeit brauchen, kommt zu unterst. Wenn sie das also brauchen, müssen sie alles abladen, um dranzukommen. Aber sie haben ja viel Zeit, und es wird wohl nicht weit gehen.

Sonntag 23. Juni. Schwacher Wind von SSO, leicht bewölkt, -23° . Die Schlittenexpedition macht sich jetzt fertig. Sie wollen um die Mittagszeit abfahren. Alles wird klar gemacht, aber sie wollen keine Hilfe haben. Sie nehmen Fisch als Hundefutter mit. Dr. König hat gesagt, dass jeder Hund täglich ein Pfund Fisch haben soll. Und zwar haben wir Schellfisch dabei, und die sind sehr verschieden groß. Er ist aber zu dem Ergebnis gekommen, dass jeder Hund täglich 2 Fische haben solle. Nun wiegen manche Schellfische 5 a 6 [?], andere $\frac{1}{2}$ -1 Kilo; aber das sei egal, 2 Fische sollen sie haben. Das Bündel Fische wiegt 15 Kilo. Es wäre also leicht auszurechnen, wieviel er mitnehmen soll, wenn er weiß, wie viele Hunde es sind und wie lange sie fortbleiben. Aber nein, er will in Anzahl rechnen. Ich habe gesagt, er könne kleingehacktes Robbenfleisch mitnehmen, das sei besser als Fisch. Aber nein, das war nicht richtig.

Die drei Herren haben nun den ganzen Vormittag mit Packen und Stauen gearbeitet. Um 12 Uhr mittags waren sie fertig. Sie aßen aber nicht zu Mittag, obwohl das Essen fertig auf sie wartete. Der Kapitän ließ sich nicht auf dem Eis sehen, während sie sich fertig machten. Beide Steuermänner standen versteckt unter dem Überbau, während die Lasten auf den Schlitten festgezurt wurden. Als sie von hier losfuhren, war 1 Doktor auf dem Eis. Es ist hier nicht so wie auf anderen Polarschiffen, wenn eine Schlittenexpedition abreist. Alles ist eben anders.

Man kann vielleicht glauben, dass ich übertreibe und dass es nicht so schlimm ist, wie ich schreibe; aber jedes Wort ist wahr, und es ist noch schlimmer; denn es ist nur das, was ich sehe. Vielleicht gibt es hier andere, die besser schreiben können und mehr wissen als ich. Aber genug. Es ist eine eigenartige Polarexpedition.

Montag 24. Juni. Schwacher Wind von SO, diesig, -23° .

Dienstag 25. Juni. Schwacher Wind von SO leicht bewölkt, -23° . Ich habe heute das Robbenfleisch, das auf der Brücke war, ins Eishaus gebracht. Erster Steuermann und Dr. v. Goedel waren auf einer Skitour, vermutlich um zu sehen und herauszufinden, wie weit die Schlittenexpedition am ersten Tag gekommen war. Sie fanden den ersten Zeltplatz 40 Minuten von hier, und diese gehen schlecht auf Ski. Einer der einigermaßen auf Ski gehen kann, hätte das in 20 Minuten geschafft.

Letztes Mal, als sie auf einer Schlittenexpedition waren, zelteten sie zur Mittagszeit nach 25 Minuten Gang vom Schiff aus und lagen dort bis zum zweiten Tag mittags um $\frac{1}{2}$ 12. Dann fuhren sie zurück und waren um 12 Uhr wieder beim Schiff, also nach $\frac{1}{2}$ Stunde. Aber so dauerte die Expedition auch 1 Tag länger, und das hat viel zu sagen, wenn es in einem Buch gedruckt werden soll. Es hörte sich an, als sei der Steuermann richtig froh, dass die Expedition am ersten Tag nicht weitergekommen war. Es ist ja nicht lang hell, aber es war Mondschein.

Wenn sie in der dunklen Zeit fortwollten, müssten sie so weit wie möglich am Tag fahren. Aber es soll wohl ein neuer Rekord zu den früheren kommen.

Mittwoch 26. Juni. Schwacher Wind von SO, klar, -28° . Die Tiefe ist heute 3690m. Wir sind auf $70^{\circ}19'S$ und $43^{\circ}27'W$.

Donnerstag 27. Juni. Schwacher Wind von O, klar, -28° . $70^{\circ}20'S$ und $43^{\circ}47'W$. Wir haben eine Laterne in die Takelage gehängt, sodass die Schlittenexpedition sie sieht und heimfindet. Der Leiter hat einen schriftlichen Bescheid hinterlassen, dass sie am Freitag zurück sein wollen; wenn sie nicht bis Sonntag gekommen wären, sei ihnen etwas zugestoßen.

Freitag 28. Juni. Schwacher Wind von S, diesig, -30° . Die Schlittenexpedition ist nicht zurückgekommen.

Samstag 29. Juni. Windstill, klar, -33° . Der Segelmacher und der Bootsmann waren heute Nachmittag ein Stück übers Eis. Sie kamen an eine Spalte, die von neugefrorenem Eis bedeckt war. Auf der andren Seite lag die Schlittenexpedition und kam nicht rüber. Sie wollten nun nach Süden fahren, um zu sehen, ob sie dort stärkeres Eis fänden, um rüber zu kommen. Der Leiter gab Order, eine Rakete vom Schiff abzufeuern, wenn sie nicht bis 6 Uhr abends zurück seien. Aber wir haben doch eine Laterne ganz oben in der Großmastspitze, die sie wohl sehen müssen, wenn sie nicht weiter als 2 km entfernt sind.

Sonntag 30. Juni. Schwacher Wind von SW, klar, -30° . Heute Nacht waren es -38° . Wir haben die ganze Zeit ungewöhnlich schönes Wetter gehabt. Es ist Vollmond und Luftspiegelung oder Hiller, wie wir im Nordeismeer sagen, und ab und zu Nebel. Ich hatte daher gesagt, ich glaube, wir hätten nicht weit zum Wasser, aber die Weisen sagen, das sei nicht der Fall und der Nebel käme nicht daher. Dann muss es wohl so sein, wie sie sagen. Aber ich darf denken, was ich will. — Wir sind heute auf $70^{\circ}16'S$, $44^{\circ}W$.

Der zweite Bootsmann ging heute ein Stück übers Eis. Er kam auch zur Schlittenexpedition, die immer noch an derselben Stelle lag und nicht über die Spalte kam. Der Bootsmann bekam nun Order, Mannschaft und ein Boot vom Schiff zu holen, um ihnen damit über die Spalte zu helfen. Um 1 Uhr Nachmittag zogen 10 Mann mit Pferd und Schlitten los. Als sie zur Spalte kamen, legten sie den Schlitten quer darüber — breiter war die Spalte nicht — und nun spazierten sie in bestem Wohlergehen herüber, und es war kein Boot und kein Pferd nötig. Sie erzählten, dass es viel offenes Wasser gebe, und sie in den Spalten 3 Walfische gesehen hätten. Ich habe also vielleicht doch recht, dass es nicht weit zum offenen Wasser ist, denn der Wal geht nicht weit unter dichtes Eis. Nun ist die Schlittenexpedition also gemacht. Ich glaube, sie gleicht einer Baron von Münchhausen-Geschichte, und wenn man etwas Humbug nennen will, dann war es wohl diese Schlittenexpedition des Leiters.

Montag 1. Juli. Schwacher Wind von S, klar, -33° . Der Leiter ist krank. Er hinkte, als er von der Schlittenreise zurückkam, und seitdem ist er in der Koje.

Dienstag, 2. Juli. Windstill, klar, -31° . Wir haben heute 4 Robben bekommen. Sie waren mit dem Pferd draußen und holten 2 Stück, die wir hier ausweideten. Dann schoss der Steuermann mit dem Revolver 2 Robben, und diese weideten sie dort aus, ließen aber Speck und Fell liegen, obwohl sie 5 Mann und 1 Pferd waren. Das Fleisch brachten sie mit. Sie hätten gut 6 Robben auf einmal auf den Schlitten laden können statt der zwei.

In Hamburg war ein neuer Dunkeykessel eingebaut worden, unter dem man Speck brennen kann, um Kohle zu sparen. Wir brannten Speck den ganzen Monat März. Als aber einmal das Robbenfleisch für die Hunde weniger wurde und wir einige Tage keine Robben bekamen, weigerte sich Dr. König, weiter Speck zu brennen, weil die Hunde den bekommen sollten. Nun will der Steuermann Speck und Fell nicht mit herbringen. Wir hätten ja gut Platz, es beim Schiff auf dem Eis zu lagern, und wer weiß, ob es uns nicht einmal von Nutzen sein könnte. Es ist wohl nur eine Intrige vom Steuermann. Eine merkwürdige Expedition und merkwürdige Kerle sind alle zusammen.

Mittwoch 3. Juli. Frischer Wind von SO, klar, -23° . Heute Nachmittag frischte der Wind auf und heute Abend ist Sturm von SO und diesige Luft. Der zweite Steuermann hat seit einem Monat Unterricht in Navigation gegeben, eine Stunde morgens und eine abends, für 6 Teilnehmer, jedes Mal 3.

Donnerstag 4. Juli. Frischer Wind von So, diesig, -20° . Mache verschiedene Arbeiten. Der Leiter ist wieder gesund, hält sich aber unter Deck.

Freitag 5. Juli. Schwacher Wind von SO, klar, -20° . Tiefe heute 3900m. Wir sind auf $69^{\circ}43'S$, $44^{\circ}49'W$. Wir driften schnell, wenn Wind ist. Ich glaube, es ist viel offenes Wasser um uns herum, sodass wir mit dem Wind driften, sobald er sich verändert.

Samstag 6. Juli. Schwacher Wind von S, klar, -28° . Haben heute eine Robbe bekommen.

Sonntag 7. Juli. Schwacher Wind von SW, klar, -28° . Der zweite Bootsmann hat eine Robbe geschlagen. Wahrscheinlich werden wir sie morgen holen. Ein Teil der Mannschaft war heute auf Vergnügungsfahrt mit Hunden über das Eis. Ein Hund lag heute Morgen tot im Haus.

Montag 8. Juli. Schwacher Wind von SW, klar, -25° . Haben 5 Pinguine bekommen. Sind heute auf $69^{\circ}23'S$, $43^{\circ}38'W$. Wir haben die Robbe geholt, die der Bootsmann gestern geschlagen hatte. Es sind einige Wasserwolken in O und N.

Dienstag 9. Juli. Schwacher Wind von SW, klar, -27° . Haben heute einen Pinguin bekommen. Wir merken, dass es allmählich heller wird, als es vor 14 Tagen war. Die Sonne kommt südwärts und wir driften nach Norden.

Mittwoch 10. Juli. Schwacher Wind von NO, klar, -30°.

Donnerstag 11. Juli. Schwacher Wind von O, bedeckt, -21°. Heute hat der zweite Steuermann Geburtstag.

Freitag 12. Juli. Schwacher Wind von SO, bedeckt, -26°. Nachts waren es -34°.

Samstag 13. Juli. Schwacher Wind von S, klar, -35°. Dr. König lag heute Nacht im Schneehaus, das er sich gebaut hatte. Vermutlich stellt er sich vor, er sei auf der Schlittenreise zum Südpol.

Sonntag 14. Juli. Windstill, klar, -34°. 7 Mann sind mit 4 Schlitten und Hunden zu einem Eisberg, der ungefähr 7 km entfernt ist. Um 3 Uhr nachmittags kamen die Hunde mit Dr. Königs Schlitten zurück. Sie sind ihm weggelaufen. Um ½ 5 kam der zweite Schlitten mit 2 Mann und um 5 Uhr die anderen 2 Schlitten. Der Steuermann ging zu Fuß zum Eisberg.

Montag 15. Juli. Schwacher Wind von SO, klar, -28°. Wir sind auf 69°21'S, 43°W.

Dienstag 16. Juli. Frischer Wind von NW, bedeckt, -30°. Wir haben heute 4 Robben bekommen. Es sind nun einige Spalten nahe am Schiff, aber sie frieren schnell wieder zu.

Mittwoch 17. Juli. Frischer Wind von NW mit Schneetreiben. Heute Vormittag waren -11°, heute Abend -16°. Ein Pferd wurde heute Nacht krank und fiel im Stall um. Wir befestigten das Tragegeschirr unter seinem Bauch und hängten es da rein. Heute Morgen starb es. Die Ursache wissen wir nicht.

Donnerstag 18. Juli. Heute Nacht war Sturm und Schneetreiben von SW, vormittags nahm der Wind ab und nachmittags war es ganz still. Heute Morgen waren -31° und heute Abend -28°. Hier sind nun nahe beim Schiff viele lange und breite Spalten im Eis. Ein Hund fiel in eine Spalte und schwamm auf die andere Seite. Dort setzte er sich aufs Eis und fror fest, konnte nicht wieder loskommen. Wir mussten einen weiten Umweg machen bis zu einer Stelle, wo die Spalte schmaler war. Dort setzten wir den Schlitten quer drüber, sodass Dr. König hinüberkrabbeln konnte. Er bekam den Hund los, aber der war so schwach, dass Dr. König ihn tragen musste. Als er zurückkam, waren die Ränder der Spalte weiter auseinandergegangen, und ich bat ihn, vorsichtig zu sein. Aber die sind ja zu gut, als dass sie auf das hörten, was andere sagen. Als er ganz nahe am Schlitten war, ging er mitsamt dem Hund durch das Eis. Er hatte aber Glück und bekam das Ende des Schlittens zu fassen. So konnten wir ihn zu uns ziehen. Der Hund kam nachgeschwommen. - Wir haben heute etwas Sonne gesehen.

Freitag 19. Juli. Frischer Wind von N, diesig. Heute Morgen um 7 Uhr waren es -14°, um 12 Uhr -7° und um 1 Uhr nachmittags -20° und frischer Wind von SW, klar. Gestern waren wir auf 69°9'S, 43°36'W.

Samstag 20. Juli. Frischer Wind von WNW, klar, -34° . Die Sonne war heute 2 Stunden über dem Horizont. Die Tiefe ist 3995m. $69^{\circ}9'S$, $44^{\circ}12'W$.

Sonntag 21. Juli. Schwacher Wind von N, bedeckt, -33° .

Montag 22. Juli. Schwacher Wind von SW, klar, -33° . Sind auf $69^{\circ}S$, $43^{\circ}56'W$.

Dienstag 23. Juli. Schwacher Wind von SW, klar, -31° . Heute Nachmittag hat der Wind aufgefrischt. Hier ist jeden Tag die gleiche Arbeit, und das heißt ungefähr keine Arbeit. Die meiste ist, den Drachen einzuholen, einmal fast jeden Tag, und das macht man in einer Stunde, aber immer noch gibt es einige, die meinen, das sei zu viel Arbeit.

Mittwoch 24. Juli. Frischer Wind von SW, diesig mit Schnee, -23° .

Donnerstag 25. Juli. Sturm von SW, klar, -21° . Heute Nachmittag hat der Wind etwas nachgelassen, bläst aber noch frisch. Wir sind jetzt auf $68^{\circ}28'S$. Driften schnell nach N. Heute Vormittag hatten wir einen Drachen oben. Als 5000m Schnur ausgegeben waren, riss diese und 4000m Schnur, der Drachen und das Instrument daran gingen verloren. Das Instrument hatte 360 Mark gekostet.

Freitag 26. Juli. Sturm von SW, klar, -21° . Es sind einige Öffnungen in N und O. Wir sind auf $68^{\circ}18'S$. Wenn wir so schnell nach Norden driften wie die letzten Tage, sieht es aus, als kämen wir bald frei.

Samstag 27. Juli. Schwacher Wind von SW, klar, 24° . Wir sind auf $68^{\circ}4'S$, $45^{\circ}52'W$. Haben 3 Pinguine bekommen.

Sonntag 28. Juli. Schwacher Wind von SW, diesig, -25° .

Montag 29. Juli. Schwacher Wind von SW, bedeckt, -21° . Haben nun große Öffnungen im Osten und Norden.

Dienstag 30. Juli. Schwacher Wind von SW, klar, -14° . Heute Nachmittag hat der Wind nach N gedreht und bläst jetzt frisch von N, mit Schnee.

Mittwoch, 31. Juli. Schwacher Wind von SW, diesig -5° . Heute Nachmittag hat es angefangen zu schneien. Sind auf $67^{\circ}58'S$, $43^{\circ}42'W$.

Donnerstag 1. August. Schwacher Wind von SW, klar, -16° . Wir haben jetzt eine große Öffnung ganz nahe beim Schiff, sie geht von [?] nach Nord. Sie hängt mit dem übrigen Eis nur im Osten zusammen.

Freitag 2. Aug. Schwacher Wind von SW, klar, -23° . Haben einen Pinguin bekommen.

Samstag 3. Aug. Schwacher Wind von SW, klar, -28° . Haben heute eine Robbe bekommen. Wir sind nun auf $67^{\circ}47'S$, $43^{\circ}32'W$. Das neue Eis in der Spalte wird zusammengepresst.

Sonntag 4. Aug. Sturm von SW, diesig mit Schnee, -28° . Heute ist der stärkste Wind dieses Winters.

Montag 5. Aug. Sturm und Schneetreiben von S, -21° .

Dienstag 6. Aug. Frischer Wind von SW, klar. Nachmittags war es diesig und der Wind hat aufgefrischt. Heute Nacht passierten wir den 67. Grad südlicher Breite in Richtung Norden.

Mittwoch 7. Aug. Frischer Wind von SW diesig, -27° . Haben heute 5 Pinguine bekommen.

Donnerstag 8. Aug. Schwacher Wind von SW, diesig, -22° . Heute Vormittag um 10 Uhr starb der Kapitän. Ich stand draußen auf dem Eis und hackte Robbenfleisch für die Hunde. Da sah ich, dass die Flagge auf Halbmast ging, und wusste, was geschehen war. Um 11 Uhr Vormittag wurden wir auf das Achterdeck gerufen, wo der Leiter von einem Schriftstück vorlas, dass Kapitän Vahsel gestorben war und es in Folge der Deutschen Seemannsordnung nun seine Pflicht sei, den 1. Offizier Lorenzen zum Kapitän zu ernennen, doch vorerst nicht weiter als bis Südgeorgien.

Ich habe früher mehrere Male erlebt, dass jemand im Eismeer gestorben ist, habe aber ich nie erlebt, dass es so gleichgültig aufgenommen wurde, wie hier an Bord, wo Gentlemen aus dem aufgeklärtesten Volk der Welt sein sollten. Als der Kapitän starb, waren der erste Steuermann, der Steward und Dr. von Goedel in seiner Kajüte. Der Leiter, von dem man denken sollte, er wäre dort, ist weder, während der Kapitän krank lag, noch als er starb, in dessen Kajüte gewesen. So wird jeder das Verhältnis verstehen.

Vahsel war ein so guter Kapitän, wie einer nur sein kann. Dass er kein erfahrener Eismeerfahrer war, muss ich zugeben. Aber ich glaube, die Deutschen haben keinen besseren als ihn. Und weil der eine und andere sich ihm widersetzte, so war es wohl nicht leicht für ihn, alles zu schaffen. Jetzt ist er fort. Wenn wir nur Glück haben und aus dem Eis kommen.

Freitag 9. Aug. Schwacher Wind von SW, klar, -27° . Der Segelmacher und der Bootsmann haben die Leiche eingenäht und sie aufs Achterdeck gelegt. Einige von der Mannschaft haben ein Loch ins Eis gesägt, wo sie hinabgelassen werden soll. Der Leiter ist nicht zu sehen, er hält sich in seiner Kajüte auf. – Wir sind auf $66^{\circ}26'S$, $44^{\circ}1'W$. Die Tiefe ist 4227m.

Samstag 10. Aug. Schwacher Wind von N, klar, -26° . Vormittags senkten wir den Kapitän nieder. Der Leiter hielt eine kleine Rede. Da ich sie nicht verstand, kann ich sie nicht wiedergeben, aber von denen, die sie verstanden, hörte ich, dass es keine besondere Rede gewesen sei, was ja bei den Verhältnissen an Bord nicht anders zu erwarten war. - Allmählich geht uns das Robbenfleisch für die Hunde aus. Ich habe ihnen heute Kuchen gegeben, aber den mögen sie nicht.

Sonntag 11. Aug. Schwacher Wind von SW, diesig, -21° . Es sind verschiedene offene Stellen im Eis.

Montag 12. Aug. Schwacher Wind von SW, klar, -29° . Ab heute arbeiten wir von 7 Uhr morgens bis $\frac{1}{2}$ 6 abends. Sind auf $66^{\circ}27'S$, $43^{\circ}38'W$.

Dienstag 13. Aug. Schwacher Wind von SW, klar, -35° . Haben heute in einer Spalte einen kleinen Wal gesehen.

Mittwoch 14. Aug. Schwacher Wind von SW, klar, -29° . Haben einen Pinguin bekommen.

Donnerstag 15. Aug. Frischer Wind von SW, diesig, -30° .

Freitag 16. Aug. Frischer Wind von SW, klar, -18° . Haben 2 Pinguine bekommen. Heute ist aus Anlass des Geburtstages von Prinz Heinrich geflaggt. Eigentlich hatte er am 14. August Geburtstag; die Flagge kommt also 2 Tage später, aber besser als nie. - Wir sind auf $65^{\circ}57'S$, $43^{\circ}29'W$.

Samstag 17. Aug. Schwacher Wind von SW, klar, -18° . Dr. König wollte heute mit den Hunden ausfahren. Als er sie am Schlitten eingespannt hatte, liefen sie auf eigene Faust los und ließen ihn stehen. Als sie weit weg übers Eis gekommen waren, trennten sie sich vom Schlitten und kamen zurück. Der Leiter und ein Doktor mussten los, um den Schlitten zu holen.

Sonntag 18. Aug. Schwacher Wind von N, diesig, -26° . 6 Mann machten eine Vergnügungsfahrt mit Hunden und Schlitten.

Montag 17. Aug. Schwacher Wind von NW, klar, -20° . Wir haben heute die Wassertanks mit Eis gefüllt. — Sind auf $65^{\circ}50'S$, $43^{\circ}19'W$.

Dienstag 20. Aug. Schwacher Wind von SW, klar, -27° . Wir sind auf $65^{\circ}47'S$ und $43^{\circ}12'W$. Dr. König macht einen Grönlandsschlitten zurecht; er will wohl ausfahren.

Mittwoch 21. Aug. Schwacher Wind von S, klar, -17°. Heute Nachmittag hat der Wind aufgefrischt und es ist diesig.

Donnerstag 22. Aug. Schwacher Wind von SO, klar, -33°. 65°39'S.

Freitag 23. Aug. Schwacher Wind von N, bedeckt, -26°. Dr. König ist seit 6 Tagen dabei, sich für eine Schlittentour fertig zu machen. Er will 8 Tage wegbleiben. Hatte eigentlich geplant, heute zu fahren, wurde aber nicht fertig. Diesmal will er einen Grönlandsschlitten nehmen.

Samstag 24. Aug. Schwacher Wind von NO, bedeckt, -10°. Heute Vormittag um 11 Uhr wurde Dr. König endlich fertig und fuhr los. Er hat einen von der Mannschaft mitgenommen. Es sah aus, als sei der Grönlandsschlitten für die Hunde schwer zum Ziehen, aber sie wollen ja auch nicht weit.

Sonntag 25. Aug. Schwacher Wind von SW, klar, -27°. Zwei von der Mannschaft und der Leiter fahren mit Hundeschlitten zu dem Eisberg, zu welchem Dr. König gestern gefahren war. Dieser kam gestern Nachmittag um 4 Uhr dorthin, und da will er liegen, bis wir am 27. August Vollmond haben. Dann will er zu einem anderen Eisberg fahren, der ein Stück von dort entfernt liegt. Was er auf der Tour ausrichten will, weiß weder er selber noch sonst jemand. Vier von der Mannschaft gingen zu Fuß zum Eisberg; sie brauchten 1½ Stunden hin, die mit Hunden 2 Stunden.

Montag 26. Aug. Schwacher Wind von NO, klar, -20°. Es ist lange her, dass wir eine Robbe oder einen Pinguin bekommen haben. Ich gebe den Hunden nun Speck und Hundekuchen. — Achtern ist das Verhältnis zwischen Leiter und Offizieren genau so angespannt wie vorher. Es kann keine schlechteren Verhältnisse geben als hier an Bord.

Dienstag 27. Aug. Frischer Wind von N, klar, -13°.

Mittwoch 28. Aug. Frischer Wind von SW, klar, -21°. Wir sind heute auf 65°33'S, 42°51'W.

Donnerstag 29. Aug. Frischer Wind von NW, bedeckt. Heute Morgen waren -24°, heute Nachmittag -16°.

Freitag 30. Aug. Windstill, klar, -22°. Wir sehen verschiedene Spalten in nördlicher und östlicher Richtung. Und an der Luft sehen wir, dass in derselben Richtung große Öffnungen sind.

Samstag 31. Aug. Schwacher Wind aus SW, klar, -15°. Gestern gingen 2 Doktoren und Maschinisten zum nächsten Eisberg. Dr. König lag immer noch dort, da er wegen vieler

Spalten nicht zu dem zweiten Eisberg kommen konnte. Er hat dort nun 8 Tage verbracht und sich eingebildet, ein Polarfahrer zu sein. Hin und zurück geht man von hier in 3 Stunden. 2 Hunde sind ihm weggelaufen; einer ist an Bord gekommen, von dem anderen wissen wir nicht, wo er ist. Einer der Hunde ist von anderen schlimm gebissen worden, sodass er nicht laufen kann. Die Sielen haben sie kaputt gebissen, sodass sie nicht mehr zu gebrauchen sind. So wird er nun bald fertig sein mit seiner — mehrere Kilometer langen — Schlittentour. Wenn er nun zum Pol hätte gehen wollen, wie wäre es ihm da ergangen? Er will nach Plan bis Dienstag beim Eisberg bleiben und wird dann 10 Tage weg gewesen und 10 Kilometer gefahren sein; das ergibt 1 km pro Tag. Und das muss man wohl mit 9 Hunden, 2 Mann und leerem Schlitten schaffen. Und dann gibt es was drüber zu schreiben.

Sonntag 1. September. Heute haben wir zur Abwechslung Sturm von N, diesig und -3° . Heute Nachmittag ließ der Wind etwas nach und es wurde klar. Wir haben nun viele Öffnungen im Eis um uns herum. Ich war heute Nachmittag oben auf dem Mast und habe draußen auf dem Eis 2 Männer gesehen. Wir gingen zu dritt hinüber. Als wir hinkamen, war es Dr. König mit seiner Schlittenexpedition. Sie waren gestern Abend dorthin gekommen, 1km vom Schiff entfernt. Heute Nacht wurden Schlitten und Zelt zugeweht, sodass sie nicht an Bord kommen konnten. Wir gingen also zum Schiff zurück, und dann gingen zwei Mann mit Schaufeln wieder hin, um die Sachen aus dem Schnee zu graben. Das sind tüchtige Polarfahrer. Wie wäre es ihnen ergangen, wenn das Schiff nicht in der Nähe gewesen wäre. Nein, Kunststücke haben sie gemacht und machen sie immer noch! Seitdem wir hier sind, haben sie 2 Schlittenexpeditionen gemacht. Beide Male brauchten sie Hilfe, um wieder an Bord zu kommen. Um 6 Uhr abends kamen sie zurück. — Wir sind heute auf $65^{\circ}12'S$, $42^{\circ}19'W$.

Montag 2. Sept. Frischer Wind von N, klar. Wir sind auf $65^{\circ}25'S$, $41^{\circ}30'W$, driften also rasch nach SO. Um das Schiff sind viele Öffnungen im Eis und Pressungen an mehreren Stellen. Wir haben heute den Speck, den wir im Winter an Deck gehabt hatten, auf das Eis gebracht. Wenn also das Eis aufbrechen sollte, haben wir keinen Speck für die Hunde.

Dienstag 3. Sept. Frischer Wind von SO, klar, -15° . Heute Abend hat sich 60m vor dem Schiff eine Spalte aufgetan; sie ist sehr lang, 10m breit und geht von S nach N.

Mittwoch 4. Sept. Frischer Wind von SW, klar, -5° . Sie nehmen jetzt die Instrumente von einem der Häuser auf dem Eis an Bord, da sie fürchten, dass das Eis bricht. — Wir haben heute eine Robbe bekommen.

Donnerstag 5. Sept. Schwacher Wind von NO, klar, -17° . Der Zimmermann hat eines der Observationshäuser auf dem Eis abgerissen. Die Tiefe ist 4717m.

Freitag 6. Sept. Frischer Wind von N, diesig, -3° . Mittags ging der Wind auf SW und heute Abend ist frischer Wind von SW, klar, -15° . Das Eis ist sehr brüchig, hält sich aber dicht. Es sind einige Öffnungen in N und O. — $65^{\circ}31'S$.

Samstag 7. Sept. Frischer Wind von N, diesig, -6° . Heute Nachmittag begann das Eis stark zu pressen, stoppte aber 10m vor dem Schiff. Die Scholle, in der wir liegen, brach dicht beim Schiff. Die Hunde haben wir auf dem Eis losgelassen. Es sieht schlecht aus mit dem Kommando der Vorgesetzten, wenn es um etwas geht. Sie sehen dann verschüchtert aus. Die Eispressung war ja hässlich anzusehen, aber wenn man nichts tun kann, sollte man es gelassen hinnehmen.

Sonntag 8. Sept. Heute Morgen war frischer Wind von N, diesig, -7° . Vormittags flaute der Wind ab und es wurde klar. Dort wo gestern die Pressung war, hat sich nun das Eis geöffnet. Heute Nachmittag ist es völlig windstill und Nebel. Wir haben das zweite Observationshaus vom Eis an Bord gebracht. Jetzt ist noch eins draußen.

Montag 9. Sept. Schwacher Wind von O, Nebel, -10° . Nachmittags ist es aufgeklart. Im Norden ist viel offenes Wasser, so weit wie wir sehen können. Wir könnten also weit nach Norden kommen, wenn wir frei wären. Und das könnten wir, wenn sie nur wollten und Verstand hätten, denn es sind nicht mehr als 15m zur offenen Stelle. Aber hier kümmert sich niemand um irgendetwas. Ich war manchmal oben auf dem Mast, um nach Robben zu sehen; außer mir war aber nicht 1 Mann oben, um nach den Eisverhältnissen zu sehen. Sowohl der Kapitän als auch die anderen Offiziere sind also nicht sicher, wie das Eis 100m von hier aussieht.

Alle Hunde laufen nun frei auf dem Eis herum und über die Spalten, und müssen weite Umwege machen, um zurückzukommen. Ich habe endlich durchgesetzt, dass wir sie morgen festbinden. Denn sollten wir freikommen, ist es nicht gut, auf dem Eis hinter ihnen her zu laufen. Dumm waren sie und dumm sind sie immer noch. Aber wenn man sie reden hört, sowohl die Vorgesetzten als auch manche von den Untergeordneten, würde man glauben, es seien sehr erfahrene Eismeerfahrer. Aber so ist alles nur Mist. Haben heute eine Robbe und 3 Pinguine bekommen.

Dienstag 10. Sept. Schwacher Wind von NO, diesig, -7° . Haben heute 35 Hunde auf dem Eis festgemacht, aber es gibt nicht genug Ketten. 30 Hunde sind im Eishaus und einige laufen frei, weil wir sie nicht einfangen können. Außerdem laufen 15 kleine Welpen frei. Für Halsbänder müssen wir Seemannsgarn verwenden, da sie keine Halsbänder dabei haben, und auch kein Material, um welche anzufertigen. Mehrere Hunde sind krank. Sie verlieren die Haare. Ich habe Dr. König gebeten, sie zu erschießen, aber das ist immer noch nicht geschehen. Vermutlich wartet er, bis die anderen Hunde angesteckt sind. - Heute haben sie Vorbereitungen gemacht, die Schiffsschraube hinunter zu senken.

Mittwoch 11. Sept. Schwacher Wind von S, klar, -10° . Das Eis presst etwas. Dr. König hat heute 4 Hunde erschossen. Hier an Bord geht es sehr langsam und langweilig zu, aber es kann wohl nicht so lange dauern, bis wir von hier fortkommen. Die Pferde weigern sich Hafer und Mais zu fressen. Ich habe um etwas Patentfutter, welches an Bord ist, gebeten, aber sie sagen, das solle für die nächste Reise sein. Seit 25. August haben wir kein Heu mehr.

Donnerstag 12. Sept. Schwacher Wind von S, klar, -29° . Das Eis ist ganz dicht.

Freitag 13. Sept. Schwacher Wind von S, klar, -20° . Mittags ging der Wind auf Nord über, diesig, -16° . Heute hat der Leiter Geburtstag; wie alt er ist, weiß ich nicht. Wir sind auf 65° S.

Samstag 14. Sept. Schwacher Wind von N, diesig, -7° . Mittags ging der Wind auf Süd, ist aber immer noch schwach. Heute ist Scheibenschießen auf dem Eis. Sie schießen auf 100m. Die Scheibe ist $1/2$ m groß, aber trotzdem gehen viele Kugeln dran vorbei und ins Weltall.

Sonntag 15. Sept. Schwacher Wind von N, diesig, -10° . Der Leiter hat einen Hund erschossen, der so wild geworden war, dass er sich nicht mehr einfangen ließ. Nachmittags hat das Eis am Bug des Schiffes gepresst. Wir mussten einige Hunde, die nahe an der Pressung waren, woanders hinbringen.

Montag 16. Sept. Schwacher Wind von SW, klar, -10° . Das Eis ist nun auseinandergewichen und die Spalte am Bug etwa 20m breit und sehr lang in süd-nördlicher Richtung. Haben Vorstagsegel und Klüver gesetzt. Ein Wal kam in der Spalte hoch.

Dienstag 17. Sept. Frischer Wind von SW, klar, -12° . Heute Morgen um 7 Uhr waren es -2° . Heute Nachmittag flauer Wind von NO. Das Eis ist wieder zusammengegangen. Gestern Abend 9 Uhr waren es -22° , um 12 Uhr nachts -4° . Wir haben heute ein Haus vom Eis an Bord genommen. Jetzt ist dort noch eines. — Haben heute 2 Pinguine bekommen.

Mittwoch 18. Sept. Schwacher Wind von SO, klar, -20° . Haben 6 Pinguine bekommen. Das Eis ist sehr gebrochen, aber es will sich nicht verteilen.

Donnerstag 19. Sept. Schwacher Wind von NW, diesig, -3° .

Freitag 20. Sept. Schwacher Wind von NW, klar, -10° . Heute rief mich der Leiter zu sich aufs Eis und fragte, was ich zu den Eisverhältnissen meinte, und dazu, sich allmählich hinaus in die Spalte vor uns zu arbeiten. Der Bootsmann fungierte als Dolmetscher. Wegen des schlechten Verhältnisses unter den Befehlenden hier an Bord, ist es nun nicht gut, seine Meinung allen und jedem zu sagen. Ich sagte, ich hätte wenig Lust, ihm zu sagen, was ich meinte, aber wenn der Kapitän mich fragte, würde ich ihm sagen, was ich meinte, so gut ich könnte. Eine Stunde später wurde ich in die Messe gerufen, wo der Kapitän, Dr. Brennecke, Dr. Przybyllok und der Leiter versammelt waren; die drei ersteren mit Schreibmaschinen vor sich. Dr. Przybyllok fungierte als Sekretär für den Leiter, denn hier an Bord muss alles schriftlich sein. Ich wurde gefragt, was ich dazu meinte, sich hinaus in die Spalte zu arbeiten. Ich sagte, dass ich nicht glaubte, dass es einen Sinn hätte, damit zu beginnen, da das Eis allzu dicht sei, um weiter zu kommen. Die Spalte kann einige Stunden 4 oder 5m breit und dann tagelang wieder geschlossen sein, und wenn wir einen Tag eine kleine Öffnung sehen, ist sie am nächsten Tag zugefroren. Wir haben den Winter über einige Eisberge in N und NO gehabt, die immer an derselben Stelle gelegen

haben. Dort ist das Eis also noch genauso wie den ganzen Winter über. Und wir haben eine Menge großer Eisfelder um uns herum, welche die kleinen Öffnungen wieder verschließen. Es ist noch früh im Jahr, und ich glaubte, wir sollten noch eine Weile warten, um zu sehen, ob sich das Eis verteile; denn es ist sehr brüchig. Aber der Leiter, der 1. Offizier und Dr. Przybyllok hatten einen Zeitpunkt festgelegt, wo sie in Südgeorgien sein wollten. Hier aber sind es die Eisverhältnisse, die bestimmen, wann wir freikommen, und nicht die 3 Herren. Der Kapitän war einig mit mir. Der Leiter wollte dann wissen, warum ich mich nicht ihm allein erklären wollte. Ich sagte, ich sei nicht dazu verpflichtet, ihm oder anderen meine Meinung zu sagen, da ich nur als Matrose angeheuert sei. Aber wenn der Kapitän mich fragte, würde ich ihm meine Meinung sagen, so gut ich es verstehe, und dann könne er²² es vom Kapitän erfahren. Er las dann einen Paragrafen aus unserem Musterungsbuch vor, in dem steht, dass der Leiter dasselbe Kommando hat wie der Kapitän. (Aber was geht mich das an?)

Samstag 21. Sept. Schwacher Wind von W, klar. Heute Vormittag -27° , heute Nachmittag -20° . Das Eis ist völlig dicht, die Spalte auch. Wir sind heute auf $65^{\circ}43'S$, $40^{\circ}W$. Heute Abend frischer Wind von N, diesig. Wir haben einen Pinguin bekommen.

Sonntag 22. Sept. Sturm von N, diesig, -5° . Heute Nachmittag ist der Wind auf W gegangen, klare Luft.

Montag 23. Sept. Schwacher Wind von SW, klar, -15° . Heute Abend schwacher Wind von N, diesig, -5° . Wir haben Groß- und Mittelstagegel untergeschlagen, und angefangen den Überbau vom Achterdeck herunterzunehmen.

Dienstag 24. Sept. Sturm von NW, diesig, -8° . Das Eis presst dicht am Schiff. Ich habe heute sehr Kopfweh und bin schwindlig. Der Überbau am Achterdeck ist abgenommen worden, am Vordeck soll er bleiben.

Mittwoch 25. Sept. Sturm und Schneetreiben von SW, -17° . Das Eis hat bis jetzt den ganzen Tag und die Nacht leicht gepresst. Heute ist des Kapitän Lorenzens Geburtstag. Der Leiter sieht oder spricht mich nicht an, seitdem ich ihm am Samstag so geantwortet hatte. Er soll tun, was er will. Ich versuche, meine Arbeit zu machen, so gut ich kann, und sonst kümmere ich mich nicht darum, jemandem zu schmeicheln.

Donnerstag 26. Sept. Schwacher Wind von WSW, bedeckt, -15° . Haben heute Schnee geschaufelt und Eis an Bord gefahren und in die Tanks gefüllt. Das Eis hat sich geöffnet und das Schiff ist eisfrei bis zur Fokkwant. Die Öffnung, die wir vor uns gehabt haben, ist ziemlich breit. Der Leiter hat heute einen Hund erschossen.

Freitag 27. Sept. Sturm von SW mit Schneetreiben, -15° . Das Eis ist wie gestern. Haben heute nahe am Schiff eine Robbe bekommen. Eines der Pferde ist sehr krank. — Wir sind auf $65^{\circ}55'S$, $38^{\circ}38'W$.

²² Filchner.

Samstag 28. Sept. Schwacher Wind von N, klar, -20° . Das Pferd, das gestern krank war, starb heute Nacht, wahrscheinlich an Verstopfung. Sie wollen ja weder Mais noch Hafer fressen. Heute haben wir ihnen Patentfutter gegeben, aber das wollen sie auch nicht. Heu haben wir seit 1 Monat nicht mehr.

Sonntag 29. Sept. Schwacher Wind von W, klar, -20° . Wir haben heute den Pferden einen Klistier gemacht. Haben 5 Pinguine bekommen.

Montag 30. Sept. Frischer Wind von SW, klar, -15° . Haben heute einen Pinguin bekommen. Sind auf $65^{\circ}47'S$, $38^{\circ}19'W$.

Dienstag 1. Oktober. Schwacher Wind von N, klar, -17° .

Mittwoch 2. Okt. Schwacher Wind von SO, bedeckt, -15° . Wir können in N und NW viele Wasserwolken sehen.

Donnerstag 3. Okt. Schwacher Wind von SO, bedeckt, -17° .

Freitag 4. Okt. Frischer Wind von SW, diesig, -17° . Tiefe 4718m.

Samstag 5. Okt. Frischer Wind von WSW, klar, -21° . Das Eis ist dicht. Wir sind auf $65^{\circ}22'S$, $38^{\circ}14'W$.

Sonntag 6. Okt. Schwacher Wind von SW, klar, -22° . Dr. König und Dr. Przybyllok fahren mit den Hunden.

Montag 7. Okt. Schwacher Wind von NW, klar, -15° . Wir sind auf $65^{\circ}10'S$, $37^{\circ}50'W$.

Dienstag 8. Okt. Frischer Wind von NNW, diesig, -4° .

Mittwoch 9. Okt. Sturm von SO mit Schneetreiben, -15° .

Donnerstag 10. Okt. Frischer Wind von SW, klar, -22° . Mittags war die Sonne zu einem kleinen Teil verdunkelt. Haben 2 Robben bekommen. Wir sind auf $64^{\circ}52'S$.

Freitag 11. Okt. Frischer Wind von SSO, -15° . Haben heute 2 Robben und ein Junges bekommen. Es sind kleine Öffnungen im Eis, aber sie frieren schnell wieder zu. Wir sind auf $64^{\circ}39'S$, $37^{\circ}36'W$.

Samstag 12. Okt. Frischer Wind von S, klar. Heute Morgen um 7 Uhr waren es -18° , um 2 Uhr nachmittags -8° . Haben 2 Bartrobben bekommen.

Sonntag 10. Okt. Schwacher Wind von S, klar, -8° . Die Sonne wärmt jetzt schon etwas, wenn sie scheint. Wir haben heute 2 Robben bekommen. Der 2. Bootsmann und Dr. König wollten eine Robbe holen, die auf der anderen Seite einer Spalte lag. Der Bootsmann sollte mit dem Kajak über die Spalte fahren und der Robbe eine Leine umlegen: dann wollte Dr. König sie über die Spalte ziehen. Die Leine war am Kajak befestigt. Als er in der Mitte der Spalte war, kam ein Wal hoch, und da bekam er Angst, der Wal könne sich in die Leine verwickeln und ihn mit hinabziehen. Er sprang daher vom Kajak und schwamm durch die Spalte zurück. Die Robbe blieb liegen. Abends haben wir einen Pinguin bekommen. Sind auf $64^{\circ}23'S$, $37^{\circ}15'W$.

Montag 14. Okt. Schwacher Wind von N, klar, -21° . Haben einen Pinguin bekommen. Sind auf $64^{\circ}21'S$, $37^{\circ}10'W$.

Dienstag 15. Okt. Schwacher Wind von N, bedeckt, -8° . Wir können große Wasserwolken sehen. Haben eine Robbe bekommen.

Mittwoch 16. Okt. Frischer Wind von NNW, diesig, -4° .

Donnerstag 17. Okt. Frischer Wind von NW, bedeckt, $-1\frac{1}{2}^{\circ}$. Der Schnee wird weich. Haben 3 Robben bekommen, sind auf $64^{\circ}31'S$, $36^{\circ}37'W$.

Freitag 18. Okt. Frischer Wind von NW, diesig, -1° . Haben heute einen Pinguin bekommen.

Samstag 19. Okt. Schwacher Wind von ONO, bedeckt, -2° . Heute Vormittag war achtern Verhör unter den Herren, die dort sind. Ich hatte früher in diesem Winter geschrieben, dass Dr. König sich ein Schneehaus auf dem Eis gebaut, und darin eine Nacht gelegen hatte. Jetzt, 3 Monate danach, behauptet er, dass in jener Nacht mit einem Gewehr oder einem Revolver in das Eishaus, in dem er lag, geschossen worden sei. Niemand hatte davon bisher etwas gehört. Das haben wohl die 4 Herren die letzten Tage ausspekuliert, als sie sich auf dem Eis trafen. Ob das aus Wahn oder Bösartigkeit geschieht, ist schwer zu sagen; ich traue diesen Kerlen alles zu.

Ich habe hier an Bord keine anderen Schusswaffen gesehen als einen Karabiner, mit dem der 1. Steuermann einige Robben geschossen hat. Dr. König hat einen Revolver und der Leiter ein Gewehr, mit dem er 2 Hunde und ein totes Pferd geschossen hat; und Dr. von Goedel hat einen Vogel mit einer Schrotflinte geschossen. Weiter hat der kleine Maschinenassistent

eine Salonbörse, mit der er einige Pinguine geschossen hat. Das sind die, bei denen ich Schusswaffen gesehen habe, ausgenommen an dem Sonntag, an welchem die Mannschaft ein Preisschießen hatte; da benützten sie ein Gewehr, welches anscheinend das des Leiters war. Es sei in der Nacht zum 13. Juli gewesen, dass der Schuss gefallen sei, und jeder weiß, dass es hier um diese Jahreszeit dunkel ist, jedenfalls nachts. Wenn also geschossen worden ist, müsste das gewesen sein, um ihn zu töten; denn keiner käme sonst darauf, um diese Nachtzeit in einer anderen Absicht mit einer Schusswaffe herumzulaufen. Wir waren damals auf ungefähr 70°Süd.

Würden wir es nur erleben, nach Südgeorgien zu kommen, wäre ich froh; denn diese haben sich so viele Kunststücke geleistet, dass sie Angst haben, jemand könne heimkommen und von ihren Verdiensten erzählen. Schlimm war es, als Kapitän Vahsel noch lebte, schlimmer ist es jetzt, und wenn wir nicht bald von hier freikommen, weiß man nicht, was es für ein Ende nimmt

Das Eis öffnet sich allmählich, ist aber immer noch zu dicht, um sich freizuarbeiten. Wir haben heute eine Robbe bekommen.

Fortsetzung. Dieses Buch beginnt am 9. Mai 1912 und endet am 19. Oktober desselben Jahres.

Auf der letzten Seite dieses zweiten Buches notiert Björvig einige Daten von sich und seiner Familie.

Paul Björvig, geb. 4. Januar 1857

Bergethe Björvig geb. Egen, 1. November 1858

Kinder

Petter Johannes geb. 21. April 1881

Oline Bergitte geb. 27. Juli 1883

Karl Vilhelm geb. 7. August 1885

Annine Sofie 1887

Haral geb. 9. Juli 1888

Einar geb. 2. Oktober 1890

Borghild geb. 10. August 1894

Paul Berent geb. 12. September 1896

Bernt Gjörvig geb. 2. Juli 1900

Petter Johanes starb am 10. Dezember 1909

Karel Wilhelm verunglückte auf Spitzbergen am 27. Januar 1907

6.3 Drittes Tagebuch vom 20. Oktober 1912 bis 16. Februar 1913

Sonntag 20. Okt.. Frischer Wind von O, bedeckt, -1°

Montag 21. Okt. Schwacher Wind von SO, bedeckt, -7°. Wir haben heute den Überbau am Vorderdeck abgenommen. Wir haben also zum ersten Mal seit 8 Monaten Tageslicht in der Kajüte. Haben 8 Pinguine bekommen. — 64°42'S, 36°32'W.

Dienstag 22. Okt. Schwacher Wind von NO, klar, -16°. Heute war ein Teil der Herrschaften am Tatort, wo Dr. König war, als er in der Nacht vom 12. auf 13. Juli 1912 beschossen wurde, und haben fotografiert.

Nun soll jemand gesehen haben, dass ein Mann geschossen habe und was für einen Kopf dieser aufgehabt habe. Das ist ja ungefährlich zu behaupten, denn alle sowohl am Achterdeck als auch vorn im Schiff haben den gleichen Kopf. Ob es nun Wahn ist oder Bosheit, oder ob das, was sie sagen wirklich wahr ist – jeder wird verstehen, welche Gentlemen es sind, die hier eine Polarexpedition steuern und leiten sollen. Ich bin froh, dass es nun heller wird, Nacht und Tag; denn wäre es dunkel. wäre ich nicht sicher, was ihnen noch einfallen könnte. Geradeheraus gesagt, es sind ein paar ===== [sic!]

Wir haben heute einen Pinguin bekommen. — 64°46'S, 36°44'W.

Mittwoch 23. Okt. Frischer Wind von NO, klar, -10°. Drei Hunde sind heute Nacht entlaufen. Die Pferde weigern sich zu fressen. Wir versuchten es mit Mais, Hafer, Graupen, Mehlbrei, Zwieback und Patentfutter, aber sie wollen nichts haben. Zwei probierten etwas von dem Patentfutter, die andern nicht. Sie sind nur noch Haut und Knochen. — 64°50'S, 36°51'W.

Donnerstag 24. Okt. Frischer Wind von NO, klar, -16°. Verschiedene Öffnungen sind im NW zu sehen. 64°54'S, 36!31'W.

Freitag 25. Okt. Schwacher Wind von N, bedeckt, -7°. Es sind viele Öffnungen im Eis, aber wir liegen still und lassen die Zeit vergehen.

Samstag 26. Okt. Schwacher Wind von NNO, bedeckt, -5°. Die 3 Hunde, die fortwaren, sind heute Nacht zurückgekommen. Haben 3 Pinguine bekommen.

Sonntag 27. Okt. Frischer Wind von WNW, leicht bewölkt, -1°. Dr. König und Dr. Przybyllok haben heute Welpen erschlagen. Ich wollte sie totschiagen, als sie gerade geboren waren, aber da waren sie zu klein, um zu sterben, fand Dr. König. Aber wenn sie 6 Wochen alt sind, meint er, dass sie passend groß sind, um totgeschlagen zu werden. Und obwohl sie zwei Doktoren sind, um diese Arbeit zu machen, schaffen sie es nicht, sie mehr als halbtot zu schlagen und sie so auf dem Eis liegen und kriechen zu lassen, bis ich mich ihrer erbarmte und sie totschiug. 2 Pferde haben Wunden an den Hufen. — 65°5'S, 36°24'W. Tiefe 4770m.

Dienstag 29. Okt. Frischer Wind von SO, leicht bedeckt, -6° . Das Eis ist dicht. 65°S , $36^{\circ}16'\text{W}$.

Mittwoch 30. Okt. Schwacher Wind von SW, klar, -14° . Heute Abend ist es ganz windstill. Das Eis hat sich im N und W wieder etwas geöffnet. Haben 3 Pinguine bekommen — $64^{\circ}54'\text{S}$, $36^{\circ}6'\text{W}$.

Donnerstag 31. Okt. Frischer Wind von S, leicht bewölkt, -14° . Gestern Abend sagte ich zum Leiter, dass Scott und Amundsen nun gewiss von ihrer Polreise zurückgekommen sind. Ja, sagte er, die Norweger und Engländer haben jetzt lange Schlittenexpeditionen gemacht und große Entdeckungen gemacht, aber wir Deutschen haben nichts ausgerichtet. Ja, sagte ich, wer hat Schuld daran? Das Schiff kam so weit südlich, wie ein Schiff kommen kann, und dazu zu einem guten Landeplatz, wo festes Packeis lag. Da sie aber nicht machen wollten, was jede andere Expedition gemacht hätte, sondern sich wie kleine Kinder verhalten haben, musste es so gehen, obwohl ich zu ihnen sagte, wie es gehen würde, wenn sie sich so benähmen (und ich bekam recht). Ja, sagte er, es wäre nicht seine Schuld. Wem er die Schuld geben wollte, lässt sich nicht gut sagen. Aber wenn wir jetzt Mitte November frei und nach Südgeorgien kämen, würde er viel Material bekommen und dann Mitte Dezember wieder nach Süden gehen. — Ja, würde ich nur am Leben bleiben und nach Südgeorgien kommen; er kann von mir aus gerne wieder nach Süden gehen. — $64^{\circ}49'\text{S}$, $36^{\circ}15'\text{W}$.

Freitag 1. November. Frischer Wind von NO, diesig, -11° .

Samstag 2. Nov. Sturm von S, bedeckt, -10° . $64^{\circ}47'\text{S}$, $36^{\circ}36'\text{W}$.

Sonntag 3. Nov. Schwacher Wind von SO, leichte bewölkt, -10° . Das Eis ist im NW ziemlich gebrochen und viele kleine offene Stellen sind zu sehen. Es ist aber noch so kalt, dass neues Eis über sie friert. Sollte es mild und windstill werden, glaube ich, das Eis würde sich lockern, sodass wir jedenfalls den Platz wechseln könnten.

Heute ist Scheibenschießen und Fotografieren auf dem Eis. Ja, hat die Expedition keine weitere wissenschaftliche Ausbeute, so hat sie jedenfalls genug Fotografien. Seit dem Tod von Kapitän Vahsel sieht es hier mit dem Kommando an Bord schlecht aus; sie sind trotzig gegen einander. Man kann ungefähr tun, was man will: wenn es einer Partei nicht passt, ist es der anderen recht. Wir haben es hier so gut, wie wir es gewiss auf keiner anderen Expedition hätten, und das kommt von der Dummheit der Vorgesetzten und ihrer Verfeindung. Denn es steht in der Schrift, dass ein Reich, das entzweit ist, nicht bestehen kann. — $64^{\circ}42'\text{S}$, $36^{\circ}41'\text{W}$. Haben einen Pinguin bekommen.

Montag 4. Nov. Schwacher Wind von O, bedeckt, -6° .

Dienstag 5. Nov. Frischer Wind von A, leicht bewölkt, -10° . $64^{\circ}34'\text{S}$, $37^{\circ}6'\text{W}$.

Mittwoch 6. Nov. Frischer Wind von SW, klar, -15° . $64^{\circ}24'S$, $37^{\circ}2'W$.

Donnerstag 7. Nov. Schwacher Wind von O, leicht bedeckt, -13° .

Freitag 8. Nov. Frischer Wind von SSO, klar, -17° . Die Öffnungen im Eis sind zugefroren und langsam geht es mit der Drift nach Norden; besser wird es wohl, wenn milderes Wetter kommt. Hier gibt es keine Robben oder Pinguine. Dr. Barkow hat den Drachen oder Ballon fast jeden Tag oben, und Dr. Brennecke nimmt Wasserproben, lotet und misst die Strömung. Die anderen sogenannten Doktoren haben nichts zu tun und sind gewiss zufrieden damit. - $64^{\circ}20'S$, $37^{\circ}16'W$.

Samstag 9. Nov. Schwacher Wind von SW, klar, -18° .

Sonntag 10. Nov. Schwacher Wind von NO, -15° , klar. Das Eis ist ganz dicht. $64^{\circ}13'S$, $37^{\circ}24'W$.

Montag 11. Nov. Sturm von SO mit Schnee, -9° .

Dienstag 12. Nov. Sturm von SW mit Schnee, -9° . Haben heute 2 Robben bekommen, die im Schneetreiben an das Schiff kamen. Ich glaube sie gehen nach [?], denn sie kommen immer gegen den Wind. - $64^{\circ}3'S$, $37^{\circ}52'W$.

Mittwoch 13. Nov. Schwacher Wind von SW, bedeckt, -7° . $63^{\circ}55'S$, $37^{\circ}33'W$.

Donnerstag 14. Nov. Schwacher Wind von S, klar, -4° . Das Eis ist nun im N und NW sehr offen, aber wir liegen im Winterschlaf. Soweit ich es beurteile, könnten wir gut anfangen, uns freizuarbeiten. Wir haben 400 bis 500m bis zur nächsten Spalte. Von dort könnten wir in andere Spalten kommen, die weiter nach Norden gehen. Jetzt fragt mich der Leiter dauernd, ob ich nicht glaubte, wir sollten anfangen, uns freizuarbeiten. Von den Offizieren hört es sich so an, als fänden sie es zu früh. Soll ich nun meine Meinung sagen, wird sie wohl der einen Partei nicht gefallen, und weil ich nichts damit zu tun habe, ist es am besten, zu schweigen. — $63^{\circ}50'S$, $37^{\circ}25'W$.

Freitag 15. Nov. Frischer Wind von S, leicht bewölkt, -9° . Das Eis ist so wie gestern. Wir haben eine Robbe bekommen und sehen mehrere auf dem Eis. Aber es ist so viel Schnee auf dem Eis, dass wir sie nicht zum Schiff ziehen können. In der Spalte sehen wir mehrere Walfische. — $64^{\circ}47'S$, $37^{\circ}20'W$.

Samstag 16. Nov. Frischer Wind von SW, bewölkt, -5° . In N und NW ist das Eis immer noch etwas gelockert. Wenn nächste Woche gutes Wetter ist, denken sie daran, sich loszuarbeiten.

Hier geht es immer noch nach der Uhr und dem Datum; die Umstände haben nichts zu sagen. Es ist gut möglich, dass das Eis nächste Woche wieder dichter ist.

Sonntag 17. Nov. Frischer Wind von S, bedeckt, -7° . Es gibt immer noch große Öffnungen im Eis in N und NW. Haben heute 2 Robben bekommen. — $63^{\circ}24'S$, $37^{\circ}W$.

Montag 18. Nov. Schwacher Wind von W, bedeckt, -9° . Das Eis ist unverändert. Haben den Proviant an Bord genommen, der im Winter auf dem Eis lag. Sie denken wohl daran, morgen anzufangen, sich freizuarbeiten. Die Tiefe war heute 5000,8m. — $63^{\circ}17'S$, $37^{\circ}37'W$.

Dienstag 19. Nov. Schwacher Wind von SW, leicht bewölkt, -5° . Heute Morgen um 9 Uhr begannen der Maschinist und zwei seiner Leute zu bohren und zu schießen, um das Eis zu sprengen. Es sind etwa 100m bis zur Spalte vor uns, aber sie begannen quer zum Schiff, von wo es zur Spalte doppelt so weit ist. Sie machen es, wie es ihnen am besten erscheint. Kapitän und Leiter haben anscheinend nichts damit zu tun. Sie haben genug Sprengstoff, den sie in leere Bierflaschen füllen. Wenn sie die zünden, gibt es einen Knall, wie wenn ein Korken von einer Flasche springt. Wir sind zwar mindestens noch 20 Mann, die mitmachen könnten, aber nein, die drei, die dabei sind, sind genug. Um 3 Uhr nachmittags ist immer Schluss mit aller Arbeit. So ist das heute. Und morgen haben die Deutschen Betttag, und da wird wohl nicht gearbeitet. So nennt man das Sich-vom-Eis-befreien, auf einer deutschen Südpolarexpedition. Schafften wir es erst in die nächste Spalte, könnten wir weit nach Norden kommen, wenn sich die Öffnung so hält, wie sie jetzt ist. Wir müssen ja einige Winkelzüge machen; das ist nicht zu vermeiden.

Wir haben es aber gut so, dass wir von allem verschont sind. Dass es eine kindische und dumme Expedition ist, muss jeder zugeben, der nur ein bisschen Verstand hat für Eis und Polarexpedition. Der Wind ist weiterhin S und SW; wir driften also nach Norden, und das ist wohl das Beste für uns. — $63^{\circ}13'S$, $37^{\circ}26'W$.

Mittwoch 20. Nov. Schwacher Wind von W, bedeckt, -5° . Es wurde so, wie ich mir gestern dachte, dass heute mit dem Sprengen Schluss sein würde, denn heute ist Ruhetag. Wir haben eine Robbe bekommen. Nun kommt es darauf an, was ihnen morgen einfällt. Heute Abend haben wir 2 kleine Pinguine bekommen.

Donnerstag 21. Nov. Schwacher Wind von ONO, bedeckt, -5° . Heute sind es 5 Mann, die am Eis sprengen. Wir sehen verschiedene Risse nach der Sprengung, aber der Wind weht verkehrt. Jetzt ist es 3 Uhr nachmittags, und da ist für heute Schluss mit Sprengen und aller Arbeit. Wir haben 2 Robben bekommen. — $63^{\circ}6'S$, $37^{\circ}15'W$.

Freitag 22. Nov. Schwacher Wind von NW, bedeckt, -3° . 6 Mann haben heute mit dem Eissprengen gearbeitet. Das Schiff ist nun an Backbord bis zur Mitte frei. Wenn es also Leute wären, die loskommen wollten und etwas Verstand hätten, könnten wir bald frei sein und von hier wegkommen. Nach Norden hin ist das Eis locker, so weit wie man sehen kann. Aber jetzt ist

Schluss. Morgen sollen wir ein kleines Holzhaus, das den Winter über auf dem Eis gestanden hat, an Bord holen. Dann ist die Rede davon, Eis an Bord zu fahren. Es sieht also nicht danach aus, als hätten sie es eilig, freizukommen. Es ist der Maschinist, der die Sprengung leitet, und er hat es ziemlich gut gemacht. Der Kapitän war heute etwas auf dem Eis, aber heute Nachmittag ist er nicht zu sehen. Der Leiter und Dr. König machen eine Vergnügungsfahrt auf dem kleinen Eisfeld, in dem wir festliegen. So kann jeder begreifen, wie es hier mit Ordnung und Kommando ist. Der 2. Steuermann liegt in der Koje, da er Nachtwache gehabt hat. Der 1. Offizier hat nichts zu sagen. Es geht also ausgezeichnet. — Wir haben eine Robbe und einen Pinguin bekommen — $63^{\circ}11'S$, $37^{\circ}18'W$.

Samstag 23. Nov. Frischer Wind von N, bedeckt, $+1/2^{\circ}$. Haben heute Vormittag das Haus vom Eis an Bord genommen. Am Nachmittag begannen sie, Eis an Bord zu nehmen und auf dem Achterdeck zu lagern; aber da fing das Eis an sich zu öffnen und sie mussten aufhören. Wir haben nun das Deck gespült. Die Maschinenleute haben die Winden klar gemacht, und es ist Dampf im Dunkeykessel. Man hört aber nichts vom Freiarbeiten. Es ist nur noch wenig Eis von mittschiffs bis achtern. Es sieht aber aus, als würden wir bald frei driften, und dann müssen sie wohl anfangen, einen Weg zu gehen.

Der Kapitän war heute nicht an Deck. Es heißt, er sei schneeblind. Haben eine Robbe und einen Pinguin bekommen. $63^{\circ}19'S$, $36^{\circ}57'W$.

Sonntag 24. Nov. Frischer Wind von N, diesig, 0° . Gestern Abend bekamen wir den Befehl in die Kajüte, dass wir klar sein sollten, heute früh um $1/29$ Uhr von hier zu gehen. Es muss nach der Uhr gehen. Wir nahmen einige Schlitten vom Eis an Bord und die Maschine drehte sich ein paar Mal; dann war Schluss für heute. Niemand tat etwas, um das Schiff freizumachen. Es wurde eine Seewache aufgestellt, aber was man eigentlich machen müsste, wird nicht gemacht. Niemand soll was dazu tun, freizukommen. Ich würde nicht viel auf die hier an Bord Kommandierenden geben. Jedenfalls im Eis — so scheint es — sollten sie einen aus der Mannschaft haben, der ebenso dumm ist wie sie selber, um ihnen herauszuhelfen. Wenn wir nicht los driften, glaube ich nicht, von hier wegzukommen.

Der Leiter und der 1. Offizier haben anscheinend nichts zu sagen. Vom jetzigen Kapitän hört man nichts. Nur der Maschinist tut etwas. Jedenfalls sind Maschine und Winde in Ordnung, und er war der Mann, der das Eis gesprengt hat; aber wozu, wenn wir nicht die Gelegenheit nützen freizukommen, wenn sie sich bietet. Die 2 letzten Tage ist das Eis wieder dichter geworden, und das kann ja genauso gut sein. So ersparen sie sich jedenfalls die Suche nach einem Ausweg, wenn sie nichts tun von hier wegzukommen. Wir haben heute Abend eine Robbe bekommen.

Montag 25. Nov. Schwacher Wind von N. Leicht bewölkt, $+1/2^{\circ}$. Wir haben heute Eis an Bord gebracht. Das Eis ist in der Nähe des Schiffes weiterhin locker. Von einem, der in das Tagebuch des Leiters gesehen hat, habe ich heute gehört, er habe geschrieben, ich hätte gesagt, dass dort, wo das Stationshaus aufgesetzt wurde, ein guter Platz gewesen sei. Das ist die größte Lüge, die man sagen kann. Ich hatte gesagt, ich hätte noch nie gehört oder gesehen, dass eine Expedition ein Überwinterungshaus oder eine Station auf einen schwimmenden Eisberg gesetzt hätte. Dafür habe ich sowohl den Bootsmann als auch den Segelmacher als Zeugen. Wenn ich das, was er geschrieben hat (wenn das so ist), gesagt hätte, müsste ich der dümmste Mensch der Welt sein und niemals Eis gesehen haben. Aber so dumm waren

diese Polarforscher und Wissenschaftsmänner und auch alle, die sonst hier an Bord sind. — Wir haben eine Robbe bekommen. — 63°37'S, 36°34'W.

Dienstag 26. Nov. Frischer Wind von N, bedeckt, 0°. Heute früh um 9 Uhr begannen wir die Hunde an Bord zu nehmen. Dann sprengten sie das Eis mit einem Schuss. Wir hatten die Marssegel gesetzt. So wurden wir frei von dem Eis, in dem wir 8½ Monate festgelegen hatten. Aber erst gegen Mittag gelang es, das Schiff zu wenden. Wir kamen in die Wake, aber das Eis zog sich wieder zusammen und wir machten an einem großen Eisfeld fest. Der Kapitän meint, er sei sehr tüchtig, dass er das Schiff losgekriegt hat. Aber hätten wir bis heute Abend gewartet, wären wir frei gedriftet. Nun ist es gemacht. Dass wir aber mit dem Manövrieren sehr weit nach Norden kommen, glaube ich nicht, und dass er kein Eismeerfahrer ist, entschuldigt ihn. Wir sollten uns auf das Glück verlassen, das uns immer gefolgt ist, denn Tüchtigkeit hat es hier niemals gegeben.

Mittwoch 27. Nov. Schwacher Wind von W, leicht bewölkt, -1½°. Es sind immer noch mehrere offene Stellen in N und NW, aber wir liegen still, da wir etwas westwärts müssten, um in die Öffnungen zu kommen, und das wollen sie anscheinend nicht, sondern lieber hierbleiben, bis das Wasser frei ist und sie direkt fahren können. Wenn aber das Eis ungünstig wird, glaube ich kaum, dass wir dieses Jahr freikommen.

Ich muss jetzt den Pferden und Hunden Wasser geben. Da wir keinen Schnee haben, muss ich dazu in die Maschine, es dort in Säcke pumpen und dann auf Deck tragen. Jetzt wollten Dr. König und die anderen arbeitslosen Doktoren das Wasser an Deck bringen, um sich nützlich zu machen. Aber sie gehören zur Partei des Leiters und dieser untersagt es ihnen. Es ist ja auch nicht mehr Arbeit, als dass ich es selbst schaffe. Wenn ich Hilfe brauche, bekomme ich sie vom Deck. So kann jeder verstehen, wie die Verhältnisse und das Kommando hier an Bord sind.

Der Leiter und seine Partei haben ihre Versammlungen im Salon, und der Kapitän und seine Partei ihre in der kleinen Messe achtern. Der Leiter fragte mich heute, ob wir nicht alle Hunde am besten frei an Deck haben sollten; die meisten haben wir in einem Pferdestall unter der Back. Weil wir nur 4 Pferde haben, brauchen wir nur 1 Stall. Es sei ja ein Polarschiff und kein Touristenschiff, sagte er. Ich sagte, ich wüsste nicht, was für ein Schiff oder eine Expedition dies sei, denn es gäbe wohl nicht viele, die was davon verstehen. — 63°45'S, 36°9'W.

Donnerstag 28. Nov. Schwacher Wind von OSO, leicht bewölkt, -3°. Wir liegen im selben Eisfeld. Wir haben den ganzen Winter über einen großen Eisberg in Sicht gehabt, aber jetzt ist er verschwunden. Am Dienstag sahen wir ihn noch vom Deck aus, und gestern von der Mastspitze. Jetzt ist er weg. Da wo er hingedriftet ist, muss also offenes Wasser sein. Ein paar Meilen nordwärts zu kommen, hat hier an Bord nichts zu sagen, wenn wir nicht gleich direkt nach Südgeorgien kommen. — 63°41'S, 36°2'W.

Freitag 29. Nov. Schwacher Wind von SW, klar, -2°. Das Eis im Norden ist heute dichter als in den letzten Tagen. Das macht nichts, denn wir driften nach Norden, und auf andre Weise kommen wir gewiss nicht frei. Und wenn man 1000 Mark im Monat verdient und alles gratis hat, ist dies ja besser, als nach Hamburg zu kommen und für ein paar hundert Kronen zu reisen. — Wir haben heute 2 Robben bekommen. — 63°38'S, 36°3'W.

Samstag 30. Nov. Schwacher Wind von S, klar, $-1\frac{1}{2}^{\circ}$. Haben heute Vormittag Eis an Bord genommen. Um $\frac{1}{2}$ Uhr nachmittags begannen wir nordwärts zu gehen, aber ohne volle Kraft von der Maschine. Das Eis ist sehr zerbrochen mit Öffnungen dazwischen. Es sind nicht mehr als 10m bis zu einer guten Öffnung vor uns, aber wir haben uns im Eismatsch festgefahren. Man kann auch nicht erwarten, mit halber Kraft durchzukommen. Hier an Bord ist ihnen alles neu, und alles, was sie machen, sind Idiotenstreiche. Es ist der Maschinist, der das Tempo und beinahe alles bestimmt. Wir sind nun 1500 Meilen vor und zurückgedriftet, seit wir am 9. März festkamen. Haben heute eine Robbe bekommen. — $63^{\circ}34'S$, $36^{\circ}5'W$.

Sonntag 1. Dezember. Schwacher Wind von SO, klar, -5° . Heute Nacht um 12 Uhr war das Eis offen und wir hätten freikommen können, aber da war der Kapitän im Bett und der Steuermann wollte nicht gehen. Um 6 Uhr morgens kam der Kapitän rauf und begann zu manövrieren, aber nun hatte sich das Eis wieder zusammengezogen, sodass wir nicht weiterkamen. Um 11 Uhr vormittags öffnete sich das Eis von Neuem und wir begannen nordwärts zu fahren. Wir kamen in mehrere Öffnungen, die nach N und NO gingen. Um $\frac{3}{4}$ Uhr nachmittags war wieder Stopp. Wir saßen fest zwischen zwei Eisfeldern. Sowohl hinten als auch vorne ist offenes Wasser, aber wir kommen nicht los. Anscheinend sind es die Gezeiten, die mit dem Eis arbeiten. $63^{\circ}32'S$, $36^{\circ}18'W$.

Montag 2. Dez. Frischer Wind von S, klar, -4° . Heute Morgen 6 Uhr fuhren wir rückwärts, um in die dortige Öffnung zu kommen. (Es war leichter rückwärts als vorwärts zu gehen), und dort haben wir heute gelegen. Wir haben 3 Robben bekommen. Hier in der Öffnung waren auch einige Wale und viele Kaptauben. Robben sind hier weniger als im Winter, und fast nur junge. Alles deutet also darauf, dass wir nahe der Eisgrenze sind. — $63^{\circ}23'S$, $36^{\circ}18'W$.

Dienstag 3. Dez. Frischer Wind von S, klar, -4° . Wir liegen fest im selben Eisfeld. Im Norden ist das Eis etwas locker, aber wir treiben nach NW. Mittags waren wir auf $63^{\circ}15'S$, $36^{\circ}38'W$.

Mittwoch 4. Dez. Frischer Wind von S, leicht bedeckt, -4° . Im Norden sind mehrere große Öffnungen, wir aber liegen ruhig. Ich kann nicht verstehen, warum sie nicht vorwärtsgehen. Wohl ist das Eis an manchen Stellen einige Meter weit ziemlich dicht, aber kleingebrochen, sodass wir mit etwas Arbeit wohl durchkommen müssten. Hier soll wohl nur die Dampfkraft alles machen. Ich war früher mehrmals dabei, als wir uns durch gleich dichtes Eis, und breiter als hier, arbeiteten; und das ist wohl jeder gewesen, der einige Jahre im nördlichen Eismeer gereist ist. Das waren dann zwar kleinere Fahrzeuge, aber mit nicht halb so viel Dampfkraft wie hier. Es ist wohl ihre Absicht, in freies Wasser zu driften; das habe ich schon die ganze Zeit gemerkt. Jetzt haben wir wohl günstigen Wind, um nach Norden zu driften, aber das Eis folgt mit.

Vor 2 Tagen war der Leiter vorne in unserer Kajüte mit einem Schreiben, auf dem er alle die neuen Kleider aufgeführt hatte, die auf die nächste Tour mitsollten, und da sollte jeder schreiben, was ihm fehlte oder von was er zu wenig hatte. Jetzt wird diskutiert, was man braucht und was nicht. Es wäre viel besser, daran zu denken, tüchtige Offiziere und erfahrene Eismeerleute mitzunehmen; denn wieviel Kleider er auch an Bord nimmt, ich glaube nicht, dass er mit solchen Offizieren und anderen, die jetzt dabei sind, irgendetwas auf einer Polarexpedition ausrichten wird. Mir ist es gleich; ich denke nicht daran, das eine oder andere auf einer nächsten Reise zu benutzen. — $63^{\circ}7'S$, $36^{\circ}48'W$.

Donnerstag 5. Dez. Frischer Wind von S, leicht bewölkt. Heute Nacht begann das Eis sich zu lockern. Um ½5 Uhr fuhren wir, um 6 Uhr war wieder Stopp. Das Eis ist nach Norden zu sehr offen, aber hier an Bord benützt man so viel Schneebrillen, dass man nicht sieht, was Wasser ist. Durch die Brille sieht für sie wohl alles wie Eis aus. — Wir haben heute ein kleines Robbenjunges bekommen, das der Leiter und Dr. König an Bord gejagt haben. Einen kleinen Pinguin haben wir auch.

Freitag 6. Dez. Frischer Wind von S, klar, -5° . Vormittags ½12 Uhr begannen wir nordwärts zu gehen. Wir gingen viermal vorwärts und rückwärts, um in eine große Öffnung zu kommen. In dieser ging es 2 Stunden lang mit voller Fahrt, bis wir an Eis kamen. Wenn wir sprengen oder durch Eis gehen, werden nur 80 Umdrehungen der Maschine benützt; sonst, in offenem Wasser, 100 Umdrehungen. Warum soll man im Eis, wenn es nötig ist, weniger Fahrt machen?

Um 3 Uhr Nachmittag meldeten sie von der Brücke zur Maschine, dass sie nicht mehr viel heizen sollten. Um ½4 Uhr kamen wir zu einer schmalen Eiszunge zwischen zwei Eisfeldern. Sie war ungefähr 20m breit, dahinter wieder offenes Wasser. Jetzt, wo sie wenig Fahrt machten, war aber bald kein Dampf mehr im Kessel, weil sie aufgehört hatten zu heizen. Wir blieben also mitten in der Spalte sitzen und kamen weder vor noch zurück. Wir könnten ja einen Eisanker auswerfen und uns durchziehen, denn das Eis ist nicht sehr dicht. Wir hatten etwa 10m bis zur Öffnung. Aber jetzt war Schluss, der Dampf wurde abgestellt, der Kapitän ging von der Brücke. Als alles klar zum Stillliegen war, driftete das Schiff von selbst los. Der Rudergänger benachrichtigte den Kapitän, und nun ging es durch eine Öffnung. Um 6 Uhr abends waren wir auf der anderen Seite, und da war Stopp.

Hier ist nicht die Rede davon, sich durch brüchiges oder einigermaßen lockeres Eis zu arbeiten; nein, um zu fahren, müssen es große Öffnungen sein, die direkt nach Norden gehen. Und der Maschinist hat auf Deck genau so viel zu sagen wie der Kapitän. — Mittags waren wir auf $62^{\circ}47'S$, $36^{\circ}57'W$.

Samstag 7. Dez. Windstill, bedeckt, -2° . Um 6 Uhr früh begannen wir zu fahren, aber es wurde sofort wieder gestoppt. Ein Pferd wurde heute Nacht krank und ist heute früh gestorben. Ich habe seit einigen Tagen Schmerzen in einem Finger, jetzt auch im Arm. Der Doktor schnitt heute früh den Finger auf. Es wird wohl bald wieder gut. — $62^{\circ}42'S$, $36^{\circ}55'W$.

Sonntag 8. Dez. Schwacher Wind von NW, bedeckt, $-\frac{1}{2}^{\circ}$. Um 8 Uhr morgens drifteten wir los und mussten fahren. Um 10 Uhr Stopp. Ich weiß nicht, wie das Eis ist, da ich mich in der Kajüte aufhalte. Wir haben 3 Robben bekommen.

Montag 9. Dez. Schwacher Wind von NW, bedeckt. Liegen fest auf $62^{\circ}37'S$, $36^{\circ}54'W$.

Dienstag 10. Dez. Schwacher Wind von SO, bedeckt, 0° . Um 3 Uhr nachmittags starteten wir wieder. Wir hätten übrigens heute, wie jeden Tag, früher gehen können. Aber nur wenn die Öffnungen groß sind und das Eis locker, liegen wir, und driften zwischen Eisfeldern von einem zum anderen. Jetzt ist das Eis sehr brüchig, und so können wir weite Strecken hindurch

gehen. Soviel ich verstehe, will aber die Partei, die jetzt das Sagen hat, nicht vor Januar in Südgeorgien sein. Der Leiter und seine Partei halten sich weiterhin passiv. Mir tut die Hand immer noch weh. — Um ½8 Uhr abends war wieder Stopp, nicht wegen des Eises, sondern weil sie nicht weitergehen wollten; und da gehen sie dorthin, wo sie bleiben können. Und dann ist es nach 6 Uhr abends. - 62°42'S, 36°30'W.

Mittwoch 11. Dez. Schwacher Wind von NW, klar, 0°. Heute Nacht um 2 Uhr glitten die zwei Eisfelder, zwischen denen wir fest waren, auseinander, sodass wir durchkamen. Das Schiff hätte gut quer hindurch gehen können. Um 3 Uhr wurde der Maschine gemeldet, dass sie klar machen sollte. Dazu brauchen sie 1 Stunde, auch wenn sie Dampf haben. Um 4 Uhr morgens begannen wir zu fahren, aber da gingen die Eisfelder wieder zusammen. Wir fuhren einmal vorwärts. Als aber die Felder nicht auseinanderwichen, wurde Halt gemacht. Und ich sage nicht zu viel: das Eis war nicht mehr als über eine Schiffslänge dicht. Er hätte ja den Eisanker auf die kleine Eisscholle, die im Weg lag, auswerfen und diese nach hinten ziehen können; denn hier ist genug Wasserfläche. Wenn wir hier durch wären, könnten wir jedenfalls soweit nach Norden kommen, wie wir vom Deck aus sehen können. Ja, das sind die schlauesten und komischsten Leute, die ich je gesehen habe. Und wenn ein Fremder, der etwas davon versteht, das Kommando von der Brücke durch das Sprachrohr zur Maschine vorgestern gehört hätte, würde er sich kaputt lachen. Der Leiter und seine Partei sagen nichts; ich glaube, sie spekulieren auf etwas. Wir haben heute zwei Robben bekommen. Heute vor einem Jahr sind wir von Südgeorgien abgereist. — 62°35'S, 36°26'W.

12. Dez. Schwacher Wind von SO, leicht bewölkt, +½°. Heute wäre das Eis den ganzen Tag fahrbar gewesen, aber wir lagen still. Der Kapitän hat nun mehrere der Mannschaft gefragt, was sie meinten, wie es mit dem Schiff ginge. Wenn sie dann sagen, ja, es wird gehen, weist er gleich auf die eine oder andere Stelle und sagt, ja, aber da kommen wir nicht weiter. Endlich, als die Uhr ½4 war — wie gewöhnlich, wenn er seinen Mittagsschlaf gehalten und Kaffee getrunken hat — begann er zu gehen, aber wahrscheinlich nicht länger als bis 7 Uhr, wenn er so lange durchhält. Damals, als wir unter der Barriere lagen, wollten sie an einer Stelle, von der aus sie mit Schlitten weiter nach Süden gekommen wären, nicht an Land. Jetzt wollen sie nicht aus dem Eis heraus, um heimzukommen oder von sich Nachricht zu geben. Ich glaube, die ganze Expedition ist davon ausgegangen, Geld zu verdienen. Dass sie aus irgendeinem Interesse gereist sind, glaube ich nie. Es wurde heute mit der Fahrt so, wie ich mir dachte. Um 7 Uhr abends waren wir über eine große Öffnung gekommen. Da lagen zwei Eisfelder ganz nahe beieinander, doch weit genug voneinander, um durchzukommen und hinaus in die nächste Öffnung. Da lag eine große Scholle etwas im Weg, auf die er mitten drauf fuhr und sie vor dem Schiff her zwischen die Eisfelder schob, um den Weg völlig zu versperren. Das macht er übrigens immer, wenn es sich machen lässt. Nun dürfen wir also eine Weile liegen, bis wir durch gedriftet sind. — Mittags waren wir auf 62°26'S, 36°32'W.

13. Dez. Schwacher Wind von SW, leicht bedeckt, -3°. Um 3 Uhr morgens begannen wir nach N und NW zu gehen. Das Eis ist sehr locker, aber es gibt viele Eisfelder, um die wir große Umwege machen, um klarzukommen. Um 5 Uhr morgens war Stopp, um 9 Uhr begannen wir, wieder zu fahren. So ging es den ganzen Tag. Jetzt ist es 6 Uhr abends und anscheinend Stopp. Wir haben 3 mal gelotet, heute Morgen 8 Uhr 3532m, mittags 1012m, um 3 Uhr nachmittags 2743m. Waren mittags auf 61°50'S, 36°27'W.

14. Dez. Frischer Wind von SW, leicht bedeckt. Wir sind heute Nacht durch einigermaßen lockeres Eis gegangen. Morgens um 7 Uhr machten wir halt, um zu loten, und jetzt wollen sie nicht weiter. Um 4 Uhr nachmittags wurde die Öffnung aber so groß, dass das Schiff nicht länger festsitzen würde. So mussten wir anfangen zu gehen. Das Eis ist sehr kleingebrochen mit großen Öffnungen und lockerem Eis dazwischen. Wir loteten um 12 Uhr Mitternacht, da war die Tiefe 3132m, um 8 Uhr morgens 1723m. — 61°11'S, 37°23'W.

Sonntag 15. Dez. Schwacher Wind von W, klar, 0°. Wir fuhren heute Nacht bis um 3 Uhr. Da wurde das Eis etwas dichter und wir stoppten. Wahrscheinlich sind wir bald an der Grenze des Eises, da dieses so dicht ist. Wir loteten um 9 Uhr vormittags 1372m. Mittags wollten wir gehen, kamen aber nicht vorwärts. Wir können im N viel Wasser sehen und merken die Dünung. — 60°36'S, 37°47'W.

Montag 16. Dez. Schwacher Wind von SO, klar. Wir sind den ganzen Tag durch lockeres Eis gegangen. Hier sind noch eine Menge Eisberge. Das Eis ist locker und sehr kleingebrochen. Mittags waren wir auf 60°6'S, 37°47'W.

Dienstag 17. Dez. Frischer Wind von S, bedeckt. Heute Morgen um 7 Uhr kamen wir durch das Eis. Wir haben nun freies Fahrwasser überall. Eine Menge Eisberge sind in Sicht, die uns aber nicht im Weg sind. Um 9 Uhr vormittags setzten wir die Marssegel und gehen mit Maschine. Um 4 Uhr nachmittags hielten wir, um zu loten. So, nun sieht es so aus, als würden wir nach Südgeorgien kommen, wenn nicht noch was Schlimmes eintreffen sollte; und ich muss sagen, wir haben Glück gehabt. Über den Verstand im Eis und auf der Polarexpedition werde ich jetzt nicht mehr groß schreiben. Mittags waren wir auf 58°28'S, 37°56'W.

Mittwoch 18. Dez. Schwacher Wind von SSW, bedeckt. Wir steuern ONO. Morgens um 8 Uhr passierten wir einen großen toten Wal. Sie haben jetzt angefangen, die Farbe am Achterdeck zu waschen. Es beginnt jetzt die Touristensaison, und anders ist es seit unserer Abreise von Hamburg nicht gewesen. Es sind ja Offiziere, die an feine Schiffe gewöhnt sind, und da kann man nicht erwarten, dass sie auf einer Polarexpedition genügsam sind, wo man Hunde und Pferde an Bord hat. Deshalb musste es auch so gehen, wie es auf dieser Tour ging. Achtern muss nun ein Mann sein, der fegt und die Betten der Offiziere und Doktoren aufräumt. Erst war einer dort, aber der machte es nicht gut genug. Auf einer Polarexpedition sollten keine feineren Leute sein, als dass sie ihre Betten selber aufschütteln können und zufrieden sind, wenn sie einen Steward haben, der sie bedient. — Heute Abend haben wir Land gesehen; es war die Südspitze von Südgeorgien. Hier sind viele treibende Eisberge, wir können 150 auf einmal zählen.

Donnerstag 19. Dez. Heute Nachmittag um 3 Uhr gingen wir in Grytvig/Südgeorgien vor Anker. Als der Anker auf Grund war, wurden wir vom Leiter auf das Achterdeck gerufen. Gleichzeitig kamen der englische Gouverneur und zwei weitere Engländer an Bord. Der Leiter stieg da auf ein Boot, welches umgekehrt an Deck lag, und hielt eine Rede oder wie ich das nennen soll. Aber brutal war diese. Da begannen die anderen Doktoren ihn anzuschreien; ja, das ging so weit, dass ein Doktor von der Partei des Leiters nach einem Doktor der anderen Partei schlug. Der Steward verlangte, dass Dr. König verhaftet würde, weil dieser gesagt habe, dass der

Steward ihm Gift ins Trinkwasser geben wollte. Ja, es war mehr Lärm und Gebrüll unter allen Gentlemen auf dem Achterdeck, als unter den 80 Hunden, die auf dem Vorderdeck frei laufen. Alles dies bekamen die 3 Engländer zu hören und sehen, bevor sie Zeit bekamen, Willkommen zu sagen. Sie blieben so steif und verwundert stehen, dass ich glaube, Loth wird sich nicht mehr gewundert haben, als er seine Frau zu einer Salzsäule erstarren sah. Dann sagte er [der Leiter] zum Steuermann, der nach Vahsels Tod Kapitän war, dass er kein Kommando mehr hier an Bord habe, und ernannte den 1. Offizier Klink [Alfred Kling] zum Kapitän. Dagegen protestierten sowohl der Steuermann als auch die Mannschaft und meinten, dass der Leiter hier kein Recht habe, jemanden abzusetzen oder als neuen Kapitän einzusetzen. Aber ich glaube nicht, dass sie Recht haben, denn nach meiner Meinung ist es der Leiter, der in solchen Fällen das Kommando hat. Und hätte er verstanden, dass ein Kommandeur wie er auch dazu verpflichtet ist, wäre es niemals so verkehrt mit dieser Expedition gegangen, wie es ging.

Captein Larsen kam nun mit dem Leiter nach vorne und forderte die Mannschaft auf, dem Leiter zu gehorchen und nicht die Flagge und die deutsche Nation zu beschmutzen. Aber leider haben die Vorgesetzten selber beides auf dieser Expedition getan. Wir Mannschaft haben ja nichts mit ihrer Geschichte zu tun. Keiner von den Herren kann was anderes sagen, als dass wir unsere Pflicht und vielleicht einiges mehr für die Expedition getan haben als viele der Vorgesetzten. Hätten sie gemacht, wie ich gesagt habe, und das Haus auf die Barriere statt auf einen treibenden Eisberg zu setzen, wäre es für die Expedition besser gewesen. Aber der Rat des einfachen Mannes wird selten gehört.

Der Leiter forderte nun alle, die nicht zu seiner Partei gehörten, auf, ihre Sachen zu packen und auf ein Dampfschiff zu gehen, das hier liegt und Tran für Bonus Aires ladet. Weil aber zurzeit mit dem Walfang wenig los ist, kann es lange dauern, bis sie nach Bonus Aires kommen. Die Doktoren Brennecke, von Goedel und Heim, Kapitän Lorenzen, Steuermann Möhr²³ und der 1. Maschinist begannen nun zu packen, und am 20. Dezember übersiedelten sie auf das Dampfschiff „Harpun“. Am Tag danach gingen auch der Steward und der 1. Bootsmann an Bord der „Harpun“.

Am 23. Dezember machten wir am Kai fest und entluden die Pferde und die Hunde. Um 12 Uhr mittags kam der Leiter in unsere Kajüte und sagte, wir würden nach Husvig gehen und 50t Kohlen laden und dann direkt nach Bonus Aires gehen, und dass wir mit dem Schiff mitfahren müssten, weil er absolut in Bonus Aires sein wolle, bevor einer der Offiziere oder Doktoren dorthin kämen. Wir mussten versprechen, dass wir nichts davon erzählen, dass wir nach Bonus Aires gingen, die an Bord der „Harpun“ es erfahren würden. Larsen hatte zum Leiter gesagt, dass die „Harpun“ nicht vor Mitte Januar von hier abgehen würde. Wir wollten gerne heim und entschlossen wir uns daher, mitzufahren. Da wir keinen Steuermann haben und Morten²⁴ hat Examen, sollte er ordnungshalber eine Art Steuermann sein.

Am Nachmittag kamen wir nach Husvig und begannen sofort Kohlen zu laden. Am Weihnachtsabend um 6 Uhr waren wir fertig und liefen sofort aus. Als wir hinaus kamen, bekamen wir Sturm und Schnee von NW, gegen den wir anstapften. Das ist ein unfreundliches Weihnachten. Am 5. Januar 1913 gingen wir auf der Rede von Bonus Aires vor Anker. Der Leiter fuhr mit einem kleinen Dampfboot zur Stadt. Um 6 Uhr kam ein Schlepper und brachte uns nach Bonus Aires. Hier wurden einige der Mannschaft zum deutschen Konsul gerufen aus Anlass des Schießens auf Dr. König. Ich war mit dem Leiter bei dem deutschen und dem norwegischen Konsul aus dem Anlass, dass die Station auf einem Eisberg und nicht auf der Barriere aufgesetzt wurde, wofür der Leiter den Kapitän Vahsel beschuldigen wollte, aber das gelang ihm nicht; ich habe ein Papier unterschrieben, welches der Leiter vom norwegischen Konsul bekommen hatte.

23 Gemeint ist Johannes Müller.

24 Morton Olaisen.

Der Plan war, dass die Mannschaft heimreisen, und der Leiter und 2 Doktoren hierbleiben sollten. Dann wurde aber bestimmt, dass ein Doktor am 12. Januar auf einem deutschen Schiff nach Hamburg reisen und nur Dr. König und der Leiter zurückbleiben sollten. Aber kaum war er abgereist, als sie bestimmten, dass sie mit einem italienischen Dampfer nach Genua reisen würden, um schneller anzukommen. Am 16. Januar reisten wir 10 Mann der Mannschaft von Bonus Aires mit dem deutschen Passagierschiff „Wilhelm II.“ und kamen am 5. Februar nach Hamburg. Dort haben wir vom Leiter oder den Doktoren nichts gesehen.

Am 8. Februar reiste ich von Hamburg weiter und kam am 16. Februar in Tromsö an.

7. AUSZUG AUS BJÖRVIGS LEBENSERINNERUNGEN – ERLEBNISSE IM NORD- UND SÜDMEER

Von Paul Björvig

Quelle: Oplevelser in Nord og Sydishavet av Paul Björvig 1871-1911, NPOLAR Dagbøker DAG-008, norsk polarinstitutt, Tromsø,
<https://brage.npolar.no/npolar-xmlui/handle/11250/276386>

Die Übersetzung wurde Mitte der 2000er-Jahre am Alfred-Wegener-Institut Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung in Bremerhaven angefertigt. Um den Lesefluss zu erleichtern, hat Cornelia Lüdecke Björvigs individuelle Interpunktion korrigiert und ergänzt, da er oft Sätze mit und ohne Komma aneinandergereiht hat, bzw. Punkte am Satzende fehlen. Auch wurden die Schiffsnamen nachträglich in Anführungsstriche gesetzt.

Im Lenz 1911 bekam ich aus Hamburg die Nachfrage, ob ich an einer Südpolartour teilnehmen wollte, die von dort im Sommer ausgehen sollte.

Kapitän Rikhard Vaser, der auf dieser Tour Führer sein sollte, war der zweite Steuermann an Bord der „Gauß“, auf der ich letztes Mal Richtung Süden mitfuhr.

Ich reiste von Tromsø am 6. April ab, wir waren zwei Norweger, und kamen in Hamburg am 14. April an. Ich fing sofort mit der Arbeit an Bord an. Das Schiff ist ein Robbenfänger, der in Sandfjord gekauft wurde. Es ist als Vollbark mit Dampfmaschine geriggt. Das Schiff ist 80 Jahre alt es sieht stark und solide aus. Es ist jetzt für die Tour ausgerüstet. Das Schiff heißt jetzt „Deutschland“, als es in Sandfjord beheimatet war hieß es „Björen“. Der Leiter heißt Flicker, er ist bayrischer Leutnant. Im Übrigen sind hier ein ganzer Teil Wissenschaftler aller Arten.

Wir liefen am 1. Mai von Hamburg nach Bremerhaven aus und nahmen Proviant an Bord. Sobald wir fertig waren ging es von dort am 7. Mai weiter.

Im Englischen Kanal begannen wir mit dem geliebten Ausloten (das ich immer geliebt habe) und mit dem Entnehmen von Wasserproben aus verschiedenen Tiefen. Das machen wir jeden zweiten Tag und manchmal jeden Tag.

Wir kamen in Port Dellagada am 31. Mai an und fuhren am 7. Juni weiter. Wir steuerten jetzt verschiedene Kurse an um zu loten.

Am Morgen des 6. Juli wurden wir durch Rufe Mann über Bord hochgescheucht, es war der Zimmermann, der über Bord gegangen war. Wir hatten den Wind genau von achtern, alle Segel gesetzt und machten 6 Meilen.

Der Kapitän war augenblicklich auf der Brücke, aber es wurde eine ganze Menge herumgewirbelt, bevor wir begedreht hatten, weil wir nicht gewöhnt waren zu brassen oder die Segel zu streichen. Zwei Mann standen am Rigg und hielten Ausblick nach dem, der über Bord gegangen war. Als das Schiff in den Wind gekommen war, konnten wir ein Boot aussetzen, zu ihm hinkommen und ins Boot ziehen. Er war etwas mitgenommen, als wir ihn ins Boot

bekamen, aber als er an Bord war und einen guten Schnaps bekam, kam er wieder zu Kräften. Er war 20 Min. im Wasser gewesen, aber er war ein guter Schwimmer.

Wir kamen in Pernambuco am 11. August an. Hier lagen zwei norwegische Segelschiffe. Ich war auf einem an Bord, einer Bark, ich glaube sie war in Grimsta beheimatet. Hier an Bord sah es richtig gemütlich aus. Der Kapitän hatte seine Gattin mit, es waren ganz junge und nette Leute. Die Frau warnte mich hier, an Land zu gehen. Sie machte es so gemütlich wie möglich, sowohl mit dem Essen als auch mit dem Trinken. Sie hatten ein kleines Fass mit Jörgen B. Lysholm²⁵. Ich blieb den ganzen Abend. Als ich ging, bekam ich von der Frau einen ganzen Jahrgang „Singnallen“ mit.

Aber am nächsten Abend musste ich einen anderen Weg rudern, um an Land zu kommen, weil ich nicht wollte, dass sie sehen sollten, dass ich an Land ging.

Wir lagen hier vier Tage.

Am 9. September kamen wir in Bounes Airis an.

Die „Fram“ lag hier auf Reede, als wir kamen. Sie hatten die Expedition auf die Barriere abgesetzt. Wir liefen gleichzeitig in die Stadt ein, die „Fram“ lief am 13. September ein und wurde festgemacht. Ihr Klüverbaum ist über unserem Achterdeck. An Bord der „Fram“ sind zwei bekannte Männer aus Tromsø. Hier in Bounes Airis sind viele Norweger, die an Land gehen, aber der überwiegende Teil der Fremden sind wohl Deutsche jedenfalls von den Geschäftsleuten.

Wir lagen in Bounes Airis bis zum 3. Oktober. Wir nahmen 39 ausgewachsene Hunde und 14 Welpen an Bord sowie 200 Säcke Mais für die Pferde, die wir in Süd Georgien bekommen.

In Bounes Airis gerieten der Kapitän und der erste Offizier aneinander, so dass der erste Offizier an Land gehen musste. Hier wurden auch zwei Motorschlitten, die sich als untauglich erwiesen, nach Hause geschickt.

Übrigens habe ich den Eindruck, dass ein Teil dieser Kerle nicht erwachsen genug ist, das durchzuführen, was sie sich als Polarleute vorgenommen haben. Wie sie als Wissenschaftler sind, davon verstehe ich nichts, aber sie arbeiten Tag und Nacht und Instrumente haben sie im Überfluss und aller Arten.

Es sind aber ausgezeichnete und nette Leute für das Zusammensein, von den Höchsten bis zu den Niedrigsten, und Proviant und Ausrüstung sind erstklassig, es ist aber nur die Frage ob es richtig eingesetzt wird.

Es war geplant, dass wir jetzt zu den Sandviginseln fahren sollten, um zu loten und Erkundungen zu machen, aber als wir auf See kamen, wurde einer unserer medizinischen Doktoren krank, es war Blinddarmentzündung, und er wurde an Bord operiert, und jetzt mussten wir so schnell wie möglich Land aufsuchen, und hier war Süd Georgien am nächsten. Wir kamen am 21. Oktober an.

Die Stelle, wo wir liegen, heißt Gryt Vig. Vermutlich ist hier in früheren Zeiten Walfang getrieben worden. Oben auf einem kleinen Hügel war eine Grabstätte. Hier war ein Grab mit einem Kreuz darauf, es waren der Name und das Sterbejahr 1811 eingeritzt, auf einem anderen stand 1816.

Am 1. November lief die „Deutschland“ von hier aus, um zu den Sandviginseln zu fahren. Ich blieb wieder hier, um auf die Hunde, die wir hier an Land genommen haben, aufzupassen. Ich habe auch einen ganzen Teil beschädigter Pelzkleidung und Schlafsäcke instand zu setzen.

25 Anm. d. Ü.: Linie Aquavit produziert nach dem Org. Rezept von Jörgen B. Lysholm aus Trondhjem.

Es gab nun für einige Tage Sturm, so dass ich die Hunde mit Fisch füttern musste, aber als das Wetter vernünftiger wurde bekamen die Hunde genug von Süd Georgiens Fleischtöpfen.

Die größten Fänge werden hier vom November bis Februar gemacht, dann nimmt es ab, aber der Fang geht bis Mai.

Dann beginnt der Fang der Seeelefanten, sie sind einen Teil des Jahres geschützt.

Hier liegt eine Bark aus Sandefjord, die aus Walkörpern Tran kocht. Sie hat 5500 Fass Tran geladen. Die hat sie seit der Weihnachtszeit, als sie ankam, und bis Ende der Saison im Mai gesammelt.

Vor einigen Tagen kam ein Walfänger aus Sandefjord an, es ist eine Gesellschaft die Walfang im Südmeer betreiben soll. Sie haben ein Segelschiff dabei, das als Walfangmutterschiff²⁶ dienen soll.

Der erste, der hier in der neueren Zeit mit dem Walfang begann, ist der Norweger Larsen aus Sandefjord. Er erzählte mir von seinem Anfang als Walfänger hier während unseres Aufenthalts in Süd Georgien.

Er war als Eislotse mit Nordensjold an Bord der Antartik auf Südmeeresexpedition, aber die Antartik erlitt Schiffbruch im Eis. Sie wurden von dem argentinischen Kriegsschiff Uragay²⁷ gerettet und nach Bounes Airis gebracht,

Als sie mit der Antartik nach Süden fuhren, sah Larsen hier viele Wale, und weil Larsen ein alter Walfänger ist, sah er, dass hier viel zu holen war, und Nordensjold versprach Larsen, ihm zu helfen, eine Walfängergesellschaft in Schweden zu gründen. Larsen wollte am Liebsten, dass es eine norwegische Gesellschaft sein sollte. Er wandte sich an mehrere in Norwegen, aber nein, es gab keinen Sinn hier mit Walfang anzufangen.

Larsen fuhr dann nach Schweden mit der Sicherheit, dass Nordensjold ihm damit helfen würde, eine Walfängergesellschaft zu gründen, hier war aber der Ton wie in Norwegen. Larsen reiste nach Bounes Airis und da wurde ihm geholfen. Das war hauptsächlich deutsches Kapital, aber Larsen wurde vom norwegischen Konsulat gut geholfen.

Jetzt haben sie vier große Walfänger, die in Norwegen gebaut wurden, außerdem einen kleinen Walfänger, der in Tromsø beheimatet war, aber jetzt wird er für den Fang von Seeelefanten benutzt.

Die Gesellschaft hat zwei Dampfschiffe und eine Bark, die den Tran nach Bounes Airis transportieren und Kohle und Proviant mit zurücknimmt. Hier ist ein Slip, wo die Walfänger herausgezogen werden können.

Eines der Dampfschiffe heißt „Caskelot“ und das andere „Harpun“, darauf ist Larsens Schwiegersohn Kapitän, er kommt aus Vadsö, und heißt Espensen. Von weiter nördlich konnte er kaum kommen. Übrigens sind die Kapitäne auf den anderen Transportschiffen auch Norweger ebenso wie auf den Walfängern, die Schützen und die Mannschaft sind Norweger.

Hier sind noch zwei norwegische Gesellschaften, die jetzt hier von Süd Georgien aus Walfang treiben, nämlich in Husvik und Fortunabay.

Das Walfangboot heißt „Fula“ und wird von Kapitän Jörgensen geführt, der frühere Kapitän der „Deutschland“, sie kamen jetzt aus Süd Amerika.

Am 19. November kam die Deutschland von den Sandvigsinseln an, und am 20. November lief

²⁶ Anm. d. Ü.: Trankochschiff.

²⁷ „Uruguay“.

die „Fula“ von hier aus, um zu den Sandvigsinseln zu fahren. Sie nahm das Walfangmutterschiff mit dem Namen „Havfruen“ mit im Schlepp.

Die „Deutschland“ liegt jetzt hier am Kai, um ein Haus an Bord zu nehmen, das in Hamburg fertiggestellt wurde, es soll auf der Barriere für die Expedition aufgestellt werden.

Sonntagabend am 26. November nahm der 3. Steuermann ein kleines Boot, das uns gehört. Er sagte, er wolle zum Angeln rudern, weil hier viele Fische sind, als er gegen Mitternacht nicht zurückgekommen war, fuhr ein Walfangboot hinaus, um nach ihm zu suchen. Es kam am Morgen zurück, ohne ihn gefunden zu haben. Das Wetter war gut.

Heute Vormittag fand der Leiter in der Kammer des Steuermanns einen Brief, den er gestern an den Kapitän geschrieben hatte, darin schrieb er, dass wir nicht nach ihm suchen sollten, denn er wollte seinem Leben ein Ende setzen. Der Grund war, dass er sich zu viel mit einigen französischen Schönheiten in Bounes Aires eingelassen hatte und von ihnen angesteckt wurde. Als der Leiter das erfuhr, sagte er, dass es das Beste wäre, wenn er nach Hause reiste, um gesund zu werden. Das nahm er sich aber so zu Herzen, dass er seinem Leben ein Ende setzte. Er war ein netter Junge, 23 Jahre alt und Sohn einer Witwe aus guten Verhältnissen.

Am 28. November fand ein Walfangboot unser kleines Boot treibend mit einem benutzten Revolver darin, der Mann war weg.

Am 11. Dezember fuhren wir von Grytvik ab, der Wind kam schwach von Westen. Am 14. Dezember kam das erste Eis, da waren wir auf dem 57. Gr. südlicher Breite. Das Eis war etwas verteilt, aber es wurde dichter, je südlicher wir kamen.

Am 16. Dezember wurden wir vom Eis festgesetzt und wir trieben jetzt hin und her bis zum 1. Januar, als das Eis sich ein wenig nach Süden verteilte, aber abends saßen wir wieder fest.

Am 12. Januar passierten wir den südlichen Polarkreis. Das Eis ist jetzt ein bisschen lockerer, deshalb dringen wir langsam südlich vor. Hier sind jetzt genug Robben.

Obwohl wir einen weiten Weg bis zu der Barriere haben und dazu eine schwierige Fahrt, wurde dennoch bestimmt, wer auf der Barriere an Land gesetzt werden sollte, wenn wir dort ankommen, um nach Süden zu ziehen. Ich bin einer von ihnen. Der Leiter wird nicht dabei sein.

Am 15. Januar waren wir auf 70 Gr. 40 m südlicher Breite, sie tun jetzt, was sie können, um zur Barriere zu kommen, egal ob Breite oder Länge. Es ist nur wichtig, die Expedition vom Schiff zu bekommen.

Am 27. Januar wurde anlässlich des Kaisers Geburtstag geflaggt.

Wir bewegen uns langsam gegen Süden, aber es wird wohl spät für uns, diesen Sommer südlich der Barriere zu gelangen. Am 29. Januar waren wir auf 75 Gr. südlicher Breite. Das Eis ist nun stärker verteilt als bishe., Robben gibt es hier im Überfluss und viele Wale. Heute Morgen um 5 Uhr war es 1460 Meter tief, mittags 603 Meter und am Abend 685 Meter.

Hier ist jetzt die reine Freude an Bord, denn nun haben wir den Rekord sowohl von Veddell als auch von Bruse gebrochen, die die einzigen sind die so weit südlich in dieser Gegend gewesen sind, deshalb wird es hier das Veddellmeer genannt. Eins ist aber sicher, falls sie zum Pol hin und zurück kommen, sollen sie das Recht erhalten, die dümmsten Polarreisenden zu sein, die existiert haben, aber das Glück geht oft über den Verstand.

Das Eis wird nun immer mehr verteilt, je weiter wir nach Süden kommen. Am 30. Januar waren wir auf 76 Gr. 58 m südlicher Breite und 31 westlicher Länge. Wir sind jetzt an der Barriere, die

Tiefe ist 114 Meter. Wir fuhren jetzt Richtung Südwest und kamen an eine große Bucht, die aus einer ganzen Reihe von Eisbergen gebildet wurde, die wohl auf dem Grund stehen, so dass die Bucht geformt ist wie ein Hufeisen. Zwischen den Eisbergen und der Barriere liegt Festeis. Die Barriere ist hier niedrig im Verhältnis zu anderen Stellen. Hier liegen viele Robben auf dem Festeis, vom Deck zähle ich 90 Stück nur in dieser kleinen Bucht.

Wir fuhren jetzt Richtung Süden, bis wir auf 77 Gr. 40 m südlicher Breite und 34 Gr. 54 m westlicher Länge waren. Die Tiefe war hier 180 Meter. Jetzt kehrten wir um und fuhren zu der Bucht zurück, in der wir gestern waren.

Als wir im Festeis festgemacht hatten, gingen drei der Wissenschaftler auf die Barriere, auf die man jetzt gut heraufkommen kann. Jetzt, während das Festeis dort liegt, ist Schnee von der Barriere heruntergeweht und bildet damit eine kleine Schräge von der Barriere bis über das Festeis hinaus.

Sie berichteten, dass das, was ich meinte ein Eisberg sei, eine Insel war, aber ich wünsche das sie recht hatten, oder dass diese hier liegen möge, während wir hier liegen, denn dann haben wir einen guten Hafen bei südlichem und westlichem Wind.

Wir versuchten westlich um die Insel herumzukommen, aber das Eis war so dicht, dass wir zurückkehren mussten zu der Bucht, der wir den Namen Vasselbucht gegeben haben nach Kapitän Vassel, aber sie hat bisher nicht den Namen bekommen.

Der Kapitän, der Leiter und vier Doktoren gingen nun auf die Barriere, um zu sehen, wo wir die Station für den Winter aufstellen sollten.

Der Kapitän erzählte mir, wo sie die Station aufstellen wollten und fragte mich nach meiner Meinung.

Der Kapitän fragt mich oft wegen verschiedener Sachen, von denen er glaubt, dass ich etwas davon verstehe, und ich sage dann auch normalerweise meine Meinung. Es kann auch passieren, dass er genau das Gegenteil zu dem, was ich sage, macht, aber ich bin ja auch nur als Matrose hier an Bord angeheuert, deswegen habe ich ja nichts zu sagen. Ich finde es aber lustig, sie hören zu lassen, wie dumm sie häufig sind.

Ich sagte, dass ich dazu nichts sagen kann, da ich nie auf der Barriere gewesen bin.

Ja, sagte er, morgen nimmst du drei Mann mit und fährst über das Festeis. Ihr nehmt ein Zelt und einige Eisenstangen, die im Eis festgeschlagen werden müssen, mit, um die Pferde und Hunde festzubinden, wenn wir sie nicht gebrauchen, und dann musst du nur mir erzählen, wie Dir der Ort gefällt, wo sie sie aufgestellt haben und Dir die Stelle merken wo es war.

Am nächsten Morgen nahmen wir zwei Hundegespanne, etwas Proviant für uns und für die Hunde und die Pferde. Es waren cirka 5 bis 6 Kilometer, bis wir dort ankamen, aber das sogenannte Festeis war jetzt gebrochen. Ich sagte zu meinen Kameraden, dass wir so bald wie möglich zurück sein müssten, so lange das Eis noch fest war.

Als wir das Zelt aufgestellt und die Eisenpfähle eingeschlagen hatten, habe ich den Platz angesehen, den sie für die Winterstation ausgewählt haben.

Er ist auf einem Eisberg, der auf dem Grund steht ca. 500 Meter von der eigentlichen Barriere entfernt. Ob er von der Barriere oder mit den Inseln, die um die Barriere herum sind, hierhergekommen ist, kann man nicht so genau sagen. Er steht wohl fest auf dem Grund, denn er zeigt deutliche Spuren von Flut und Ebbe, und es ist einigermaßen einfach hinaufzukommen jetzt, während das Eis da liegt. Zwischen diesem Eisberg und der Barriere ist es voll von kleinen Eisstücken, die von der Barriere heruntergefallen sind, und man kann direkt vom Schiff

kommen. Aber es ist ein Eisberg, der hierher getrieben ist und der wieder von hier abtreiben wird. Als wir fertig waren, fuhren wir zurück an Bord.

Der Kapitän kam jetzt und fragte, wie ich die Stelle fand. Ich sagte ihm nun meine Meinung.

Hier, lieber Paul, wird in vielen Jahren weder das Festeis noch der Berg diese Stelle verlassen.

Aber warum nicht gleich die Station auf der Barriere aufbauen, denn wir müssen ja auf die Barriere, wenn wir nach Süden wollen.

Es ist aber einfacher alles auf den Eisberg zu bekommen als auf die Barriere, und damit könnte er Recht haben. Aber, sagte ich, wenn es für uns zu schwer ist, auf die Barriere zu kommen, obwohl wir das Schiff und eine ganze Menge Leute hier haben, wird es wohl schwerer, wenn sie weg sind.

Aber Paul, sagte er, Du brauchst den anderen nicht Deine Meinung sagen.

Um drei Uhr morgens wurden wir geweckt, um unsere Vertauung, die wir im Festeis hatten, einzuziehen, denn der Wind fiel nun genau auf die Eiskante, so dass das Festeis nun gebrochen war. Wir gingen nun in den Schutz der Barriere. Am nächsten Tag flaute der Wind ab. Wir fuhren zurück zu der Stelle, wo wir vorher gelegen hatten. Das Festeis war jetzt bis zum Eisberg völlig gebrochen, das Zelt war heruntergefallen, und der Proviant trieb auf den Eisschollen. Wir fuhren wieder aus der Bucht, weil das Eis jetzt hinaustrieb. Am 9. Februar fuhren wir zum Eisberg. Das Eis ist jetzt abgetrieben. Sie mögen nicht, dass ich Eisberg sage, sie sagen Barriere.

Wir begannen nun, alles auf den Eisberg zu bringen, was für die Expedition bestimmt ist. Hier ist ein kleiner Absatz im Eisberg, er ist ebenso hoch wie unsere Großrahe, und auf diesem Absatz laden wir jetzt ab und später bringen wir es dann höher hinauf. Wir nahmen erst die Hunde und die Pferde. Während ich die Pferde festmachte, kam der Leiter und fragte, ob ich nicht der Meinung war, dass es ein guter Platz war, den sie für die Station ausgewählt hatten.

Es dauerte lange bevor ich ihm antwortete, aber als er ein zweites Mal fragte, antwortete ich, dass ich weder darüber gehört, gelesen oder dabei gewesen bin, wenn eine Polarexpedition auf einem schwimmenden Eisberg aufgebaut wurde. Nein Björvig, sagte er, er wird schon noch stehen bleiben. Und dann müssen wir auch ein Boot auf den Eisberg bringen. Entweder ist er oder ich sehr dumm, einer von uns ist es auf jeden Fall.

Wie stellt er sich vor, dass ein Boot von einem driftenden Eisberg zu Wasser gelassen werden kann, wenn der Eisberg an der niedrigsten Stelle mindestens 20 Meter hoch und so senkrecht wie eine Hauswand ist.

Nein, mein guter Leiter, ich habe Euren Plan durchschaut, und wenn keiner der Anderen, die wieder auf dem Eisberg bleiben sollen, ihre Meinung sagt, müssen Sie sehr beschränkt sein.

So wie ich es verstehe und ich glaube es jetzt jedenfalls selbst, dass es richtig ist, ist es die Absicht des Kapitäns, der Offiziere, des Leiters und der Doktoren, die Expedition so schnell wie möglich vom Schiff zu schaffen, so dass sie nach Süd Georgien zurückkehren können, um zu überwintern. Wir sind ihnen also egal. Wir sollen vier von uns Matrosen sein und vermutlich zwei beschränkte Doktoren, die keine Ahnung haben.

Auf jeden Fall wird es für sie ein Erlebnis sein, wenn sie irgendwann hierher zurückkehren und nichts wiederfinden. Aber die Deutschen, die mit mir zusammen sein sollen, verstehen den Plan der Vorgesetzten nicht. Ich sagte dem Leiter, dass ich auf dem Eisberg bleiben und arbeiten würde, so gut und so viel wie ich nur konnte, solange das Schiff hier läge, aber wenn das Schiff von hier abfuhr, würde ich mitfahren.

Eines unserer Pferde fiel in eine Eisspalte und es stand dort 4 Tage und Nächte. Die Spalte, in der das Pferd stand, war 20 Meter tief. Wir fertigten einen Bock aus Holzstöcken mit einem viereckigen Flaschenzug. Einer der Offizier stieg hinunter und befestigte einen Fender. Erst zogen wir das Pferd und danach den Mann hinauf. Das Pferd hatte nur eine kleine Schramme am Hals.

Wir blieben jetzt 6 Mann auf dem Eisberg, um das Haus aufzubauen. Der Bootsmann ist der Vormann für die Arbeit auf dem Eisberg. Es ist ein großartiges Haus und gut eingerichtet mit einem Stall für die Pferde an dem einen Ende des Hauses. Am anderen Ende ein Hundehaus, so dass wir in der Mitte bleiben, aber unter einem Dach.

Die „Deutschland“ fährt jeden Tag eine Tour zum Eisberg, um etwas abzuladen. Wenn es etwas abgeladen hat, fährt sie wieder und ankert bei 200 Meter Tiefe vor dem Eisberg. Sie haben Gewichte am Buganker.

Sowohl mit dem Gebäude als auch mit dem Entladen ging es jetzt gut. Und das Wetter war unglaublich gut, ruhig und sonnig sowohl tagsüber als auch nachts, deshalb ist es im Zelt zu jeder Tages- und Nachtzeit warm. Ich fing nun langsam an, darüber nachzudenken, was ich machen sollte, ob ich hier auf dem Eisberg bleiben sollte oder an Bord gehen sollte, denn ich kann nicht glauben, dass sie mich zwingen können, hier zu bleiben. Wenn aber der Eisberg stehen bleiben würde und die Expedition zu irgendeinem Resultat käme, würde es feige von mir aussehen, wenn ich mich weigern würde, hier zu bleiben. Aber Gott weiß, dass ich keine Lust habe, einen weiteren Winter hier zu bleiben, denn ich bin schon einen Winter hier gewesen, so dass ich in etwa weiß, wie der Winter hier ist.

Wir sind jetzt mit dem Haus fertig und haben fast alles, was wir haben sollen, auf den Eisberg bekommen. Es sind einige Instrumente und andere Kleinigkeiten übrig, aber wir, die hier gewesen sind, haben auch jeden Tag ja sogar sonntags von frühestem Morgen bis zum späten Abend gearbeitet.

Am 17. Februar, der ein Samstag war, arbeiteten wir bis Mitternacht, und weil wir jetzt mit unserer Arbeit fast fertig waren, beschlossen wir, nicht zu arbeiten, bevor wir morgen Frühstück gegessen hatten, weil es Sonntag war.

Sonntagmorgen um 5 Uhr wachte ich durch die Dampfpeife auf, das Wetter war großartig, die Sonne schien auf das Zelt, so dass es sowohl warm als auch gemütlich war. Ich weckte den Bootsmann, der hier die Arbeit am besten verstand, hörst du die Dampfpeife, sagte ich, ja, er hatte sie gehört, er glaubte aber, dass das Schiff zum Eisberg gekommen war, um abzuladen, und dann sollten wir bereit sein, die Taue anzunehmen, weil sie sonst nicht vom Schiff heraufkommen konnten, aber kümmere dich nicht darum, sagte er, wir haben Tag und Nacht (Anm. d. Ü.: vermutlich *gearbeitet*) während sie nichts getan haben. Jetzt können sie selber die Taue festmachen, und das fand ich gerecht.

Inzwischen war der Klang der Signalpeife ununterbrochen zu hören. Als es 6 Uhr morgens wurde, ging ich hinaus, um die Pferde und die Hunde zu füttern. Die See war spiegelblank, nicht die kleinste Brise war zu spüren. Als ich die Pferde gefüttert hatte, begann ich Robbenfleisch für die Hunde zu zerteilen.

Ich konnte dabei etwas vom Rigg der „Deutschland“ sehen, aber sie war so dicht unter dem Eisberg, dass ich nur das Oberste sehen konnte. Ich sah aber, dass sie auf dem Großmast geflaggt hatten. Ich dachte aber nicht, dass es etwas zu bedeuten hatte, aber der Klang der Dampfpeife ertönte weiterhin.

Ich überlegte, zur Kante des Eisbergs zu gehen, um die Taue entgegenzunehmen.

Nun war es aber so hier an Bord, dass nichts ohne Befehl des Vorgesetzten gemacht werden durfte, so ist es bei allen Deutschen, jedenfalls wenn sie unter Kriegsflagge fahren, und jetzt hatte unser Bootsmann, der jetzt unser Vorgesetzter war gesagt, dass wir es nicht machen sollten. Während ich jetzt kniete und das Robbenfleisch zerteilte, sah ich einen Mann über unsere Festung, die wir für uneinnehmbar gehalten hatten, kriechen.

Ich sah, dass es der zweite Steuermann war, der angekrochen kam, aber bevor er aufstehen konnte, rief er, Paul, alle aufwecken der Eisberg ist in Bewegung.

Ich erhob mich und blieb einen Augenblick stehen und sah ihn an, aber erst jetzt verstand ich die Lage. Ich bin oftmals unter verschiedenen Verhältnissen froh gewesen, aber ich kann mich nicht erinnern, so froh gewesen zu sein, als er jetzt zu mir herüberkam und sagte, der Eisberg ist in Bewegung. Ich sagte, Gott sei Dank dafür, das sagst Du, sagte er, ja und das sogar von Herzen, sagte ich. Jetzt kann man ja meinen, dass es eine merkwürdige Antwort war, wenn solch ein Unglück eine Expedition trifft. Man muss aber den Umstand in Betracht ziehen, wenn der Eisberg zwei Tage länger gestanden hätte, hätten wir 6 Männer, die hier zum Tode verurteilt gewesen wären, aber dieses Mal kamen wir davon. Man muss kein Mann des Eismeeres sein, um abzuschätzen, dass der Eisberg in Bewegung käme, denn weggetrieben ist er, und genau von hier ist er abgetrieben. Aber dass er jetzt abtreiben sollte bei so einem schönen Wetter, hatte ich auch nicht geglaubt. Jetzt sind zwei meiner Voraussagen in Erfüllung gegangen, das Festeis und der Eisberg. Jetzt sprang ich zum Zelt und weckte. Der Steuermann hatte für uns den Befehl vom Leiter bekommen, dass wir alles tun müssten, um fünfzehn der besten Hunde vom Eisberg ins Boot, das am Eisberg lag, zu bekommen, aber es ist keine Rede davon, wie wir herunterkommen sollen. Wir haben aber Tau genug, so dass wir uns herunterlassen können, wenn wir das Boot unter uns haben.

Wir nahmen jetzt ein Tau und befestigten jeweils einen Hund und ließen ihn ins Boot hinab. Als alle fünfzehn unten waren, wurden sie an Bord gerudert.

Der Steuermann erzählte jetzt, dass sie schon gegen Mitternacht gemerkt hatten, dass der Eisberg gedriftet war, und deshalb mussten sie hochhieven (Anm. d. Ü.: vermutlich *den Anker*). Weil es weiterhin ruhig war und sich das Meer nicht bewegte, kam die „Deutschland“ zum Eisberg und alle Mann begannen jetzt, alles wieder an Bord zu bringen, was wir vorher hinaufgebracht hatten. Die „Deutschland“ musste jetzt vom Eisberg wegfahren, weil unser Eisberg mit einem anderen Eisberg, der steuerbord lag und der die Bucht, in der wir gelegen hatten, gebildet hatte, zusammenstieß. Jetzt ist die Bucht verschwunden, weil die Insel, die die Bucht gebildet hatte, zusammen mit unserem Eisberg driftet. Als die Eisberge sich voneinander gelöst hatten, kamen sie wieder zum Eisberg, am Abend hatten wir wieder alle losen Sachen an Bord. Jetzt waren nur das Haus, etwas Kohle und andere Sachen, die wir nicht an Bord bringen konnten, übrig. Wir waren nun zusammen mit dem Eisberg so weit von der Barriere abgetrieben, dass es anfang zu dünen, so dass wir ihn verlassen mussten.

Wir hatten so viel zu tun gehabt, dass ich mit keinem der Befehlshabenden gesprochen hatte.

Jetzt kam der Leiter und sagte, es kam, wie du gesagt hast, Björvig, dass er abtreiben würde, aber es war die Springflut, die das getan hat.

Ja, das war schlimm, sagte ich, aber zu Hause in Norwegen haben wir 12 Mal im Jahr Springflut-

Aber, sagte er, mir gefiel die Stelle auch nicht so gut, aber der Kapitän und die Doktoren wollten es so. Ich fragte ihn, wer der Leiter der Expedition sei. Er lachte und sagte, dass er es sei, aber es sei ja ihre Pflicht, die Station dort aufzustellen, wo sie sie haben wollten und nicht wo die Anderen sie haben wollten.

Er mochte nicht, was ich sagte, und mehrere der Befehlshabenden auch nicht, aber darum scherte ich mich nicht, wenn sie nur sahen, dass ich Recht hatte, das war die Hauptsache.

Ja, jetzt ist der Eisberg außer Sicht getrieben. Es war ein netter Anblick, ihn dort draußen im Meer treiben zu sehen mit dem Haus und einem Hund, den wir nicht fangen konnten.

Wir bekamen nun Sturm und wir mussten sowohl mit Segeln als auch mit Dampf Druck machen, um uns von der Barriere fernzuhalten. Als der Wind abflaute, gingen wir zur Barriere. Hier sind jetzt keine losen Eisberge zu sehen, aber die Barriere steht wie eine Mauer.

Am 25. Februar ruderten wir den Leiter, den Nächstkommandierenden und den medizinischen Doktor hinüber zur Barriere. Sie hatten ein Zelt, einen Schlitten und Proviant mit. Sie wollten ein Depot auf der Barriere anlegen (jetzt geht es, auf die Barriere zu kommen).

Wir warteten mit dem Boot, bis der Leiter zurückkam. Er hatte die beiden anderen fast 200 Meter auf die Barriere hinein begleitet. Dort hatten sie das Zelt aufgestellt, und jetzt brachten sie ihn zurück und halfen uns, ihn ins Boot zu bekommen. Dann gingen sie zurück zum Zelt. Jetzt war nur die Frage, wie viel diese beiden Männer auf der Barriere ausrichten konnten.

Aber eine Stunde, nachdem wir an Bord gekommen waren, kamen sie herunter auf die Barriere und wollten an Bord. Das Boot hat sie dann abgeholt, der Schlitten, der Proviant und das Zelt stehen wieder.

Dies ist das erste Depot auf der Barriere. Nach meinem Urteil über sie sind sie jetzt untereinander uneins. Die Ursache soll das Abtreiben des Eisbergs sein. Der Kapitän, der Steuermann, der Maschinist und zwei Doktoren bilden eine Gruppe. Der Leiter, der erste Offizier, und einige der Doktoren bilden die andere Gruppe. Zwei der Doktoren sind neutral.

Dann sind noch wir von der Mannschaft. Wir sind wohl die beste Gruppe, weil wir beiden Gruppen angehören und alles so ausführen müssen, wie uns befohlen wird, und denen gehorchen, denen wir laut unserem Vertrag gehorchen müssen, für uns gleichgültig, zu welcher Gruppe sie gehören.

Jetzt haben wir hier seit 26 Tagen an der Barriere gelegen und haben oft richtig hart gearbeitet, aber es war zu keinem Nutzen weder für uns noch für diejenigen, die nach uns kommen werden.

Sie sind dabei über eine neue Tour über die Barriere zu diskutieren. Ich habe gehört, dass ich dabei sein soll. Ich fange so langsam an, ein wenig Angst vor diesen Leuten zu haben. Wir, die zur Mannschaft gehören, haben es so gut, wie Menschen beider Gruppen es nur haben können, aber es scheint etwas unterschwellig zu sein. Der Kapitän und seine Gruppe haben das Kommando über das Schiff und was dieses betrifft, der Leiter und seine Gruppe haben das Kommando über die Expedition und was jenes betrifft.

Wir von der Mannschaft führen die Arbeiten für beide Gruppen aus.

Wir sind mit allem, was für eine solche Tour benötigt wird, ausgerüstet und sogar mehr, aber dass es Leute sind, die nicht die leiseste Ahnung von einer solchen Reise haben, steht auf einem anderen Blatt.

Aber nette und umgängliche Leute sind sie, egal zu welcher Gruppe sie gehören.

Und unter uns von der Mannschaft ist alles gut, aber auf der anderen Seite benehmen sie sich so dumm, dass unser Leben nicht viel Wert ist. Und sollten wir lebend von dieser Tour kommen, wird es fast ein Wunder sein.

Am 28. Februar begannen wir wieder, Proviant, Schlitten und Zelt auf die Barriere zu bringen.

Wir brachten vier Bootsladungen zur Barriere, und es waren gute Dinge, aber wir haben Vorrat genug.

Der erste Offizier, zwei Doktoren und einer der Matrosen waren oben auf der Barriere, die hier 12 Meter hoch ist, und hievten den Proviant und das Übrige hinauf.

Sie wollen jetzt einen neuen Rekord aufstellen. Der erste Offizier ist jetzt an Bord gekommen, aber die zwei Doktoren sind noch auf der Barriere.

In den letzten Tagen hat es etwas gefroren, so dass wir um das Schiff herumgehen können.

Der Kapitän und der Leiter haben nicht mit mir gesprochen, seit wir den Eisberg verließen, aber heute kam der Kapitän und sagte, jetzt, jetzt haben wir einen guten Hafen für den Winter. Ich sagte, dass, wenn wir hier einen Hafen hätten, sähe es schlecht für uns aus. Glaubst du das, sagte er. Am nächsten Tag war das Eis verschwunden. Wir fuhren nun so dicht wie möglich an die Barriere und machten fest.

Heute baten mich der Kapitän und der Leiter hinunter in die Kammer des Leiters und baten mich, ihnen meine Meinung darüber zu sagen, wie ich darüber dachte, genau hier über Winter liegen zu bleiben.

Ich sagte, dass es wohl gleichgültig sein könnte, was ich meinte, sie kümmerten sich ja doch nicht, darum was ich sagte, und dann könnte es ja egal sein, was ich dachte. Der Leiter sagte, dass es meine Pflicht sei, meine Meinung zu sagen, wenn er fragte.

Nun denn, sagte ich, nach meiner Meinung und meiner Erfahrung würden keine vernünftigen Leute das Schiff so dicht an der Barriere über Winter legen

(wir liegen fast zwei Kabellängen von der Barriere entfernt), denn mit dem ersten Eis, das käme, wären wir an der Barriere, und dann können Sie sich wohl denken, was geschehen wird. Wenn wir aber hier im Eis überwintern sollen, können wir ja auch auf das Meer fahren, um dort festgesetzt zu werden, dann haben wir ja etwas worauf wir in diesem Winter treiben können, egal welche Richtung es schließlich wird.

Der Kapitän, der Leiter, die Doktoren und der Steuermann hatten jetzt eine Konferenz, und das Ergebnis war, dass wir nach Süd Georgien fahren sollten, um zu überwintern und ein neues Haus für das nächste Jahr zu bekommen, um dann einen neuen Versuch zu starten. Proviant haben wir genug an Bord, und in Grytvig liegt noch mehr. Jetzt waren wir mit dem Boot unterwegs, um die beiden Doktoren, die auf der Barriere abgesetzt waren, abzuholen, aber der ganze schöne Proviant, das Zelt und die Schlitten sind wieder auf der Barriere.

Am 4. März fuhren wir von der Barriere ab und steuerten gen Norden. Das Eis war am Anfang sehr verteilt. Es sah fast aus, wie die eine Landöffnung, die wir an der Barriere hatten. Hier waren viele Robben auf dem Eis, aber je nördlicher wir kamen umso dichter und zäher wurde das Eis.

Nun begann die eine Gruppe, der anderen Gruppe die Schuld zu geben, dass es so unglücklich mit der Expedition gelaufen war.

Aber meiner Meinung nach sind beide Gruppen gleich schuldig. Die Expedition hatte unwahrscheinliches Glück, dass sie zu einem so hohen Breitengrad gekommen ist, den noch niemand in dieser Gegend erreicht hat, aber dann begann ihre Dummheit, und die Ursache war, dass sie das Haus auf dem Eisberg aufstellten anstatt auf der Barriere. Jetzt haben wir hier einen guten Monat gelegen. Und auch wenn es nicht so schnell gegangen wäre, alle Sachen auf die Barriere zu bekommen wie auf den Eisberg, hätten wir trotzdem noch genug Zeit gehabt und das Schiff hätte vielleicht früher von der Barriere abfahren können, denn

wenn wir alles auf die Barriere bekommen hätten, wäre es früh genug, mit dem Aufstellen des Hauses zu beginnen. Eine Polarexpedition muss sich damit zurechtfinden, dass sie kein fertiges Haus hat, in das man hineingehen kann. Wir hatten ja mehrere prächtige Zelte und außerdem war es ja Sommer, obwohl wir auf der Barriere waren.

Die Wahrheit aber glaube ich war, dass nicht einer dieser Leute, die gen Süden ziehen wollten, die geringste Ahnung von einer solchen Reise hatte, denn bei der Abreise aus Hamburg hörte man nichts anderes, als dass diese Herren nur den Wunsch hatten, bis zum Südpol dabei zu sein, das hätten sie ja schnell geschafft (es ist aber weit dorthin).

Als wir aber erst im Eis waren, wurde weniger darüber gesprochen, und jetzt zum Schluss sollten einige Matrosen den Job übernehmen, selbst der Leiter hatte sich zurückgezogen.

Dass es tüchtige und nette Wissenschaftler sind, ist ganz gewiss, aber Polarreisende sind sie nicht.

Die zwei Doktoren, die neutral sind arbeiten Tag und Nacht mit ihrer wissenschaftlichen Arbeit und wie es für mich aussieht, kümmern sie sich nicht um die beiden anderen Gruppen.

Am 7. März wurde das Eis dicht und das zähe Eis fing an, fester zu werden, am 9. März saßen wir am 73. Gr. 45 m südlicher Breite fest.

Wir trieben nun dahin, wie der Wind wehte. Demnach gibt es kaum Strömung im südlichen Eismeer. Es ist wohl der Wind, der über das Eis bestimmt. Heute haben wir 28 Kegelrobben am Schiff getötet. Sie haben jetzt damit begonnen, Entwürfe für verschiedene Schlittenexpeditionen zu machen, die in verschiedene Richtungen geschickt werden sollen, wenn der Lenz einzieht. Ich möchte sie hier nicht erwähnen, aber ich habe ihre Route in meinem Tagebuch aufgezeichnet.

Wir haben jetzt die Mastsegel und die Vordersegel abgenommen und damit begonnen, sie über das Schiff zu ziehen, weil es wohl ganz sicher ist, dass wir hier über Winter festliegen werden. Am 11. März waren wir bei 71. Gr. 32 m südlicher Breite, die Tiefe war 3062 Meter, 22 Gr. Kälte.

Morgen wird der letzte Tag sein, wo wir hier die Sonne sehen, wenn wir nicht schnell den richtigen Weg treiben. Die Kälte wechselt zwischen 20 und 27 Gr. Kälte. Es sieht aus als ob es hier kälter ist als im Nordeismeer. Der März soll ja dem September im Nordeismeer entsprechen, und bei 71 Gr. nördlicher Breite etwa in Höhe von Hammerfest haben sie dort bestimmt nicht eine solche Kälte in der ersten Septemberhälfte beobachtet.

Am 19. Mai fuhren Dr. König und der erste Offizier eine Schlittenexpedition, wohin weiß niemand außer dem Leiter.

Am 22. Mai machten sich der Leiter und ein Mann bereit, um hinauszufahren und sie zu suchen, sie kamen aber zurück, bevor die anderen auszogen.

Hier um das Schiff herum ist fast keine Auftürmung im Eis gewesen, aber ein Stück von hier entfernt sieht es oft schlimm aus. Im Juni gab es kaum Robben und Pinguine auf dem Eis. Ob es an der Jahreszeit liegt oder ob wir von den Stellen, wo sie sich normalerweise aufhalten, abgetrieben sind, kann man nicht genau sagen. Die Tiefe spielt wohl keine Rolle für sie, weil es Tiere sind, die wohl nie nach ihrem Futter auf den Grund gehen, denn ich habe die Mägen fast aller, die wir erlegt haben, untersucht, aber keiner hatte etwas vom Grund in sich. Sie leben von Fisch und Plankton. Der Pinguin hat ja immer Steine im Magen, aber sie können ja aus der Zeit stammen, wo sie an Land sind, um Eier zu legen. Die Tiefe war heute 3531 Meter, 24 Gr. Kälte.

Der medizinische Doktor sagte mir heute, dass unser Leiter nicht ganz richtig ist und das glaube ich gerne, denn nach seiner Aussage gegenüber einigen der Mannschaft, wäre es keine interessante Reise, wenn keiner der Besatzung verschwand oder das Eis sich auftürmte, so dass das Schiff ein Loch bekam und unterging. Er hatte wohl schon seine Meinung, als er uns auf dem Eisberg hatte, der zum Glück für uns ein paar Tage zu früh abtrieb.

Es ist aber auf dieser Reise wie auf allen anderen Reisen, wenn man im Eis fest ist, egal ob es im Nordeismeer oder im Südeismeer ist, entweder ist man tauglich oder untauglich man hat es nicht in der Hand das Auftürmen und Driften selber zu bestimmen. Hier bestimmen Wind und Strömung über das Eis und das Eis bestimmt über uns und allzu oft gegen unseren Wunsch und Willen.

Doktor König und einer der Mannschaft fuhren heute über das Eis. Als sie eine gute ½ norwegische Meile vom Schiff entfernt waren, fuhren sie über etwas frisch gefrorenes Eis. Nun ging der hintere Teil des Schlittens durch das Eis, so dass der Mann, der hinten auf dem Schlitten saß, herunterfiel und durch das Eis ging. Er kam aber mit viel Mühe auf stärkeres Eis. durchnässt und durchgefroren kam er an Bord wieder zu sich. Als König einige Stunden später zurückkam, fragte ich ihn, warum er den Mann, der heruntergefallen und ins Wasser gefallen war, verlassen hatte. Er entschuldigte sich damit, dass er erst lange danach gemerkt hatte, dass der Mann verschwunden war, und da wusste er nicht, wo er geblieben war.

Unsere Pferde fangen jetzt an, krank zu werden. Zwei sind schon tot. Hunde haben wir aber eine Menge. Ich habe gehört, dass die Laune während der Überwinterungen weniger gut werden soll. Ich meinerseits habe es in den Wintern, in denen ich überwintert habe, nicht gemerkt.

Aber diejenigen, die hier an Bord achtern sind, hat wohl die Polarnacht beeinflusst, (obwohl sie gerade angefangen hat), denn wenn sie sich auf dem Eis treffen beäugen sie sich wie zwei Rinder jedoch mit dem Unterschied, dass Rinder brüllen und diese hier stumm sind.

Wenn jetzt die Gruppe des Kapitäns kommt und sagt, dass wir etwas machen sollen, dann kommt die Gruppe des Leiters und sagt, dass wir das Gegenteil machen sollen. Wir sind jetzt aber so gut ausgebildet, dass wir es beiden Gruppen recht machen. Aber ihre wissenschaftliche Arbeit pflegen und führen beide Gruppen auf das Beste aus, und wir von der Mannschaft sind zufrieden, wie es jetzt läuft, und das können wir auch sein, denn uns geht es so gut wie es Menschen nur gehen kann, aber Respekt haben wir leider nicht für sie.

Heute ist hier der dunkelste Tag, und zu Hause in Tromsø haben sie den hellsten Tag (ja die Welt ist ja rund).

Am 23. Juni gingen der Leiter, Dr. König und der Nächstkommandierende auf eine Schlittentour nach Westen. Sie haben einen schriftlichen Befehl hinterlegt

(alle Befehle zwischen den Gruppen sind schriftlich) und der lautet folgendermaßen, dass, wenn sie nach 8 Tagen nicht zurück sind, sollten wir nach ihnen suchen. Und es soll zu jeder Zeit eine brennende Laterne im Rigg hängen und wenn sie in 14 Tagen nicht zurück sind, müssen wir sie als verunglückt betrachten (Daraus könnte man einen guten Film machen).

Als diese Expedition loszog, war ein Doktor von der Gruppe des Leiters auf dem Eis und beide Steuermänner standen versteckt unter dem Dach.

Die anderen Doktoren und der Kapitän waren in ihren Kammern und die Mannschaft war an verschiedenen Orten. Ich war auf dem Eis und zerteilte Robbenfleisch für die Hunde. Ich war der einzige, der zum Abschied winkte. Ich habe immer gesehen, dass, wenn eine Schlittenexpedition loszog, alle auf dem Eis waren und besonders wenn der Leiter selber loszog.

Ich sagte zum ersten Steuermann Lorentsen, dass ich fand, dass ein nettes Verhältnis unter denen achteraus bestand, ja, da hast du recht Paul, aber du verstehst nichts davon, und da kann er möglicherweise recht haben. Im Übrigen nimmt es keine der Gruppen übel, was ich sage oder sie frage.

Der erste Steuermann und Dr. van Gulden waren heute auf Skiern unterwegs, wahrscheinlich um zu sehen, wie weit die Expedition am ersten Tag gekommen war. Sie waren auf dem ersten Zeltplatz. Sie brauchten 40 Minuten von dort bis an Bord und sie sind keine Skiläufer, so dass sie am ersten Tag nicht weit gekommen waren. Wir sind jetzt am 70. Gr. 19 m südlicher Breite 43. Gr. 47 m westlicher Länge. Es geht träge voran mit der Drift gen Norden, aber der Wind ist so umlaufend, dass wir überall hintreiben.

Der Kapitän bat mich heute, in seine Kammer zu kommen. Als ich hineinkam, sagte er, Paul, ich bin sehr krank, aber das kümmert mich wenig, hier hast du eine Flasche Whiskey, aber die kann hier in meiner Kammer stehen, und wenn du einen Schnaps haben willst gehst du nur hierher und nimmst dir einen, gleichgültig ob ich hier bin oder nicht. Die Kammer ist immer offen und hier siehst du wo sie steht.

Wenn du die mit nach vorne nähmest, würden die anderen sie sofort leer machen. Und dann habe ich hier ein Pfund, das ist alles was ich an Geld bei mir habe, das lege ich in diese Geldbörse und hier siehst du wo ich sie hinlege. Er legte sie zwischen einige Bücher in eine Schublade im Schreibtisch. Wenn sie irgendwann loskommen und zurückkommen, kannst du es nehmen, das musst du tun. Es hörte sich alles so nett an, was er sagte, dass ich fast nichts sagen konnte. Als ich gehen wollte, sagte er, nimm dir jetzt einen Schnaps und dann stellst du ihn dorthin bis zum nächsten Mal, aber es gab kein nächstes Mal, dass ich in seiner Kammer war, um einen Schnaps zu nehmen. Ich finde, dass ich nicht dort hineingehen kann, um einen Schnaps zu nehmen, obwohl ich oft Lust auf einen Schnaps hatte.

Am 29. Juni waren der Segelmacher und der Bootsmann auf einer Tour über das Eis, dort kamen sie an eine Stelle mit einer schmalen Spalte im Eis. Das Eis war etwas auseinander geglitten, die Spalte war ganz schmal aber ziemlich lang, auf der einen Seite war nun die Schlittenexpedition, aber sie konnte nicht über die Spalte fahren, jetzt mussten sie entlang der Spalte fahren um einen Übergang zu finden.

Am nächsten Tag ging der Bootsmann wieder. Die Expedition lag an der gleichen Stelle wie gestern, jetzt aber war etwas Eis in der Spalte gefroren, er bekam nun den Befehl an Bord zu gehen, um ein Boot und Leute zu holen, um sie über die Spalte zu bringen. Sie nahmen nun ein Boot und einen Schlitten und 10 Männer. Jetzt werden sie wohl herüberkommen können. Ich nahm das Fernglas und ging ins Rigg, um die Komödie anzusehen, Als die Rettungsexpedition dort ankam, nahm sie einen Schlitten und stellte ihn quer über die Spalte und jetzt ging die Expedition trockenen Fußes über die Spalte, genauso wie es in der Bibel steht, wie die Israeliten über das Rote Meer gingen.

Sie berichten, dass es nördlich viele Öffnungen im Eis gibt. Wir haben das eine und andere Mal kleinere Öffnungen in der Nähe des Schiffes im Eis, und dort können wir oft Wale in der Öffnung sehen, deshalb kann es sicher nicht weit bis zur Eiskante oder zum aufgebrochenen Eis sein. Hier sind jetzt viele Robben und Pinguine. Ich untersuche immer die Mägen der Robben, die wir fangen, um zu sehen was sie fressen. Ich habe keinen Befehl dazu, aber ich finde es interessant, und ebenso mit den Pinguinen, aber sie untersuche ich meistens zu meinem persönlichen Vorteil. Er hat immer Steine im Magen. Einige sind so groß wie eine Walnuss, aber in der Regel kleiner und von verschiedenen Formen und Farben. Im Sommer trägt er kleinere Steine in sich als im Winter, dann kann er oftmals eine ganze Handvoll haben, Die Doktoren wollen gerne diese Steine haben und diejenigen, die am meisten bezahlen, bekommen sie. Die Bezahlung besteht aus Schnaps, Bier und Zigarren.

Der zweite Steuermann hat jetzt angefangen, eine Navigationsschule für 6 der Matrosen abzuhalten.

Er soll ein unglaublich fähiger Navigator sein. Er hat trotz seines jungen Alters, er ist 24 Jahre, ein Lehrbuch über Navigation auf Deutsch herausgegeben, über das sehr lobend gesprochen wird, und er wird oft als Navigator auf den „Kabelbooten“ eingesetzt.

Wir haben jetzt ein Pferd durch den „Schwarzen Tod“ verloren. Es ist unglaublich, wie gerne die Hunde Pferdefleisch fressen. Wir können es so tief im Schnee eingraben, wie wir wollen, die Hunde graben es wieder aus und kurze Zeit später sind nur die Hufe übrig. Die ersten Tage im Juli war es von 20 bis 34 Gr. kalt. Am 15. Juli waren wir am 69. Gr. 21 m südlicher Breite 45 Gr. westlicher Länge.

Dr. König hat sich nun ein Schneehaus nach dem Muster der Eskimos gebaut. Es liegt ein kleines Stück vom Schiff entfernt. Er liegt normalerweise dort in den Nächten, wahrscheinlich um wie ein Polarforscher zu wirken, aber eines nachts, als er draußen vor dem Haus war, hat er einen Mann gesehen, der vom Schiff kam und zwei Schüsse in seiner Richtung abgab, aber keiner der Schüsse traf ihn.

König kam jetzt an Bord und berichtete von dieser Untat, aber an Bord war alles ruhig. Die Nachtwache, die jede Stunde das Thermometer abliest, hatte niemand über das Eis gehen sehen, und sie hatte auch keinen Schuss gehört.

Wenn es aber wahr ist, was er sagt, dann ist es ja sehr brutal. Es ist ja etwas falsch an Bord, aber dass es so schlimm ist, glaube ich nun nicht. Und lügt er, um noch mehr Aufruhr zu stiften, ist es genauso falsch. Dr. König gehört zur Gruppe des Leiters, aber von der Mannschaft ist es niemand gewesen, denn hier vorne gibt es keinerlei Schusswaffen. Ich für meinen Teil glaube aber, dass Dr. König in den Nächten, die er in seiner Villa verbracht hat, gefroren hat, und nun schämt er sich, das zuzugeben, und deshalb hat er sich diese Schießerei ausgedacht, um wie ein Mann wieder an Bord ziehen zu können.

Das ist nun meine Meinung, aber ich behalte sie für mich, es ist aber sicher, dass er keine weiteren Nächte mehr dort liegen will,

Das Wetter ist durchgehend gut gewesen, wir haben keinen Sturm gehabt. Die Drift ist nach dem Wind gewesen, so dass wir in alle Richtungen treiben. Es geht aber gen Norden, wenn auch langsam, aber dann muss das Eis wohl lockerer werden, je weiter nördlich wir kommen, wir sind ja erst in der Mitte des Winters.

Am 31. Juli waren wir bei 67. Gr. 58 m südlicher Breite 40 Gr. 42 westlicher Länge. Der Kapitän ist weiterhin krank. Heute war ich in seiner Kammer, er sagte, dass der Doktor gesagt hatte, dass er nicht wüsste, welche Krankheit es.

Aber ich weiß es selber, sagte er, es ist das Herz, das krank ist, sagte er. Als ich ging, wünschte ich ihm Besserung. Nein, Paul, es ist vorbei, sagte er.

Mit den Eisverhältnissen hier und im Nordeismeer ist es „nett“. Das Eis driftet oft auseinander, so dass wir viele kleine Öffnungen sehen können. Im nächsten Augenblick driftet es wieder zusammen. Wir haben aber niemals irgendwelche Auftürmungen gehabt. Ob es wohl daher kommt, dass es hier keine Strömung gibt, und wenn der Wind weht, treibt das ganze Eis in eine Richtung, und da es weit zum Land ist, hat das Eis nichts von dem es aufgehalten wird.

Am Vormittag des 8. August um 10 Uhr war ich auf dem Eis und zerteilte Fleisch für die Hunde, als ich sah, wie die Flagge an Bord auf Halbmast gesetzt wurde.

Ich ahnte gleich, was geschehen war. Um 11 Uhr vormittags wurden alle Mann auf das Achterdeck beordert, wo der Leiter ein Formular verlas, das er geschrieben hatte.

Weil Kapitän Rikard Vaser gestorben war, war es laut deutscher Seemannsregelung seine Pflicht, als Leiter der Expedition den ersten Steuermann Lorensen als Kapitän einzusetzen, jedoch nicht weiter als bis Süd Georgien. Ich bin dabei gewesen und habe gesehen, wie sowohl Bekannte als auch Unbekannte unter verschiedenen Umständen gestorben sind. Ich habe es aber immer ernst genommen, wenn so etwas geschehen ist, und das tat ich auch jetzt, aber das gleiche kann ich jedenfalls nicht von einem Teil dieser Herren sagen. Als der Kapitän starb, waren Dr. van Gulden, der erste Steuermann und der Stauer bei ihm drinnen, der Leiter, von dem man erwarten würde, auch dort zu sein, ist nicht in der Kammer des Kapitäns gewesen, während er krank lag. Kapitän Vaser war ein Mann im wahrsten Sinne, ein netter und genauer Seemann, der seine Angelegenheiten als Kapitän und Seemann bis zur Vollkommenheit beherrschte.

Ein richtiger Eismeermann war er nicht, aber da die Expedition unter allen Umständen deutscher und keiner anderen Nationalität sein sollte, glaube ich nicht, dass sie dafür einen besseren Mann als Kapitän Vaser hätten finden können. Warum ich mitkam, weiß ich nicht. Kapitän Vaser hatte ja die ganze Verantwortung übernommen, weil der Leiter und seine Gefolgsleute so dumm wie Austern sind, was Eis und Eismeer betrifft

Kapitän Vaser führte ja die Expedition so weit südlich unter unterschiedlichen Eisverhältnissen, so weit wie niemand zuvor in dieser Gegend gewesen ist. Und dafür, dass der Leiter nicht Manns genug war, weiterzumachen, konnte der Kapitän nichts.

Der Bootsmann und der Segelmacher nähten die Leiche in ein Segeltuch. Wir schlugen ein Stück entfernt von der Deutschland ein Loch ins Eis. Den Leiter sehen wir nicht.

Samstag den 10. August war das Wetter ganz still und klar, 26 Gr. Kälte. Um 10 Uhr vormittags trugen wir die Leiche zur Öffnung, die wir ins Eis geschlagen hatten, und versenkten sie.

Der Leiter hielt nun eine kleine Rede darüber, wie groß die Ehre sei, im Veddelsee begraben zu werden.

Den ganzen August über war es sehr kalt, das Thermometer zeigte von 20 bis 33 Gr. Kälte. Am ersten September konnte ich von der Tonne aus in Nord und Nordwest mehrere Öffnungen im Eis sehen, aber sie verschwinden bald wieder und verändern sich, deshalb glaube ich nicht, dass wir viel Eis in nördlicher Richtung haben, aber die Kälte macht, dass sich Neueis in den Öffnungen bildet. Wir sind heute auf 65 Gr. 12 m südlicher Breite 42 Gr. 19 m westlicher Länge.

Wir sind jetzt seit dem 9. März, als wir festgesetzt wurden, bis heute am ersten September 1229 Seemeilen hinundhergetrieben, die Tiefe ist 4717 Meter.

Am 7. September begann es sich enorm aufzutürmen, aber das Auftürmen stoppte ungefähr 10 Meter vor dem Schiff. Die Eisscholle, wo wir festgemacht haben, brach genau an der Seite. Das war richtig unheimlich zu sehen, wie leicht die großen Eisstücke bewegt wurden.

Der Leiter, der sich dieses Auftürmen gewünscht hat, war nicht zu sehen, und das kann ja gleichgültig sein, weil niemand etwas dagegen machen kann. Man kann nur hier stehen und zusehen. Hier hilft keine Geschicklichkeit. Am Tag darauf bewegte sich das Eis langsam wieder fort und nun haben wir wieder mehrere kleine Öffnungen.

In der letzten Septemberhälfte war es durchweg 3 Gr. kalt.

Am 20. September kam der Leiter und bat mich, mit ihm auf das Eis zu gehen. Als wir uns ein Stück vom Schiff entfernt hatten, fragte er mich, was ich über die Eisverhältnisse meinte und ob ich nicht glaubte, dass wir anfangen sollten, uns in eine kleine Öffnung hinauszuarbeiten, die wir cirka 3 Viertelmeilen in Nordwesten von hier haben. Wenn es Einigkeit an Bord gegeben hätte, glaube ich bestimmt, dass wir etwas weiter nördlich hätten kommen können, wenn wir etwas nachgeholfen hätten, aber wie es jetzt hier an Bord steht, ist es schwer, etwas zu sagen.

Wenn jetzt der Leiter dem Kapitän sagen würde, dass er versuchen sollte, uns etwas nördlicher zu bringen, würden er und seine Gruppe so viele Schwierigkeiten wie möglich machen, und das Schlimmste ist (das ist jedenfalls meine Meinung), dass der Maschinist zur gleichen Gruppe gehört.

Jetzt war es aber nicht gut für mich, dem Leiter meine Meinung zu sagen, obwohl ich mit ihm einer Meinung war, aber ich bin ja nicht verpflichtet, meine Meinung zu irgendeinem der Gruppen zu sagen. Gleichzeitig kann ich sicher sagen, dass ich der einzige hier an Bord bin, der etwas Erfahrung mit Eisverhältnissen hat. Wenn sie aber früher nicht zugehört haben, was ich sage, kann es wohl jetzt gleich sein.

Ich sagte, dass ich keine Lust hätte, ihm meine Meinung zu sagen, aber wenn der Kapitän mich fragen sollte, würde ich ihm meine Meinung nach bestem Wissen sagen, und dann könnte er es vom Kapitän erfahren.

Denn es ist ja klar, falls ich dem Leiter erzählte, was zu tun sei, würde der Kapitän nicht mögen, dass er übergangen wurde, und das verwunderte mich nicht. Eine Stunde nachdem ich mit dem Leiter gesprochen hatte, wurde ich in den Salon gerufen, wo der Kapitän, der Leiter, und zwei Doktoren von jeder Gruppe versammelt waren. Sie hatten Schreibmaterial bereit liegen, ein Doktor fungierte als Sekretär des Leiters.

Es kam mir vor, als wäre es so wie damals, als Luther vor dem Richterstuhl in Worms stand.

Ich wurde nun gefragt, ob ich nicht glaubte, dass wir anfangen sollten, uns in die kleine Öffnung, die wir im Nordwest haben, hinauszuarbeiten. Ich sagte, dass ich nicht glaubte, dass es irgendeinen Sinn hätte, so wie das Eis jetzt ist. Wir müssen warten bis das Eis einigermaßen brüchig ist. Aber jetzt anzufangen, im Festeis zu arbeiten, um zu dieser kleinen Öffnung zu kommen, glaube ich, hat keinen Sinn, weil so, wie das Eis jetzt liegt, kann es lange dauern, bis wir hinkommen, und bis dahin kann diese Öffnung dicht sein. Wir haben ja nicht so viel Kohle, dass wir über längere Zeit ohne Ergebnis arbeiten können.

Das Eis ist ja oft im Winter besser gewesen, um gen Norden zu kommen, als das, was wir im Augenblick haben, und da wir immer noch gen Norden treiben, ist es wahrscheinlich, dass das Eis lockerer werden wird. Und jetzt sind wir ja bald auf dem gleichen Breitengrad, wo wir waren, als wir festgesetzt wurden. Wenn wir aber sehen, dass das Eis ein bisschen lockerer würde, müssten wir anfangen, aber der Leiter sagte dass er im Oktober in Süd Georgien sein wollte. Ja, sagte ich, ich zweifle nicht daran, dass die anderen und ich für meinen Teil gerne gesehen hätten, dass wir heute Abend da sind, aber das Eis kümmert es kein bisschen, was wir wollen, jetzt befiehlt es uns.

Der Kapitän war einer Meinung mit mir, von den zwei Doktoren hörte ich nichts.

Der Leiter wollte nun wissen, warum ich ihm das nicht erklären wollt, als wir unten auf dem Eis waren. Ich sagte dann wieder, dass ich keinen Grund hatte, irgendjemandem meine Meinung zu sagen, da ich als angeheuerter Matrose hier an Bord war, nur ihren Befehlen zu gehorchen hatte und das habe ich getan.

Der Leiter verlas dann einen Paragraphen aus unserem Musterungsbuch, worin steht, dass der Leiter das gleiche Kommando über uns hat wie der Kapitän. Das wusste ich vorher, sie können mir²⁸ was sie wollen, aber über meine Meinung und meine Gedanken bin ich selber Herr.

Ja, hier ist es ungemütlich mit ihrer andauernden Feindschaft, aber uns geht es gut und je mehr sie sich zanken, umso besser geht es uns.

28 Anm. d. Ü.: unleserlich.

Im letzten Monat ging das Driften gen Norden langsam. Am 22. Oktober waren wir bei 64. Gr. 46 m südlicher Breite 36 Gr. 44 m westlicher Länge, aber am 28. Oktober waren wir wieder bei 65 Gr. 5 m südlicher Breite 36 Gr. 22 m westlicher Länge, die Tiefe war 4770 Meter.

Mitte November hatten wir mehrere Öffnungen im Eis, die sich nach Norden und Nordwesten zogen, und wo wir leicht hineinkommen konnten. Der Leiter fragt mich jetzt immer noch, ob ich nicht glaube, dass wir versuchen sollten, uns freizuarbeiten. Ich habe ja keinen Befehl bekommen, was wir machen sollen, vom Kapitän höre ich nichts.

Ich glaube übrigens, dass keiner dieser Herren aus Interesse auf diese Reise mitgegangen ist sondern aus Verdienstgründen. Das kann man jetzt besser beurteilen, weil jetzt sehr gute Aussichten für uns bestehen, hier freizukommen. Gleichzeitig wissen sie aber, dass es bei der Ankunft in Süd Georgien mit ihrer Heuer ein Ende hat, weil ein ganzer Teil von ihnen hier aussteigen wird.

Hier gibt es wenig Robben. Mit ein wenig Arbeit sind die Aussichten jetzt gut, um freizukommen. Der Leiter und seine Gruppe wollen los, der Kapitän und seine Gruppe wollen festbleiben. Sie sind wie ungezogene Kinder, die einander ärgern, aber wir treiben gen Norden und so müssen wir wohl bald frei sein.

Am 26. November sprengten wir die Eisscholle, wo wir 8 ½ Monat festgelegen haben. Wir setzten nun das Marssegel, weil wir guten Wind hatten, deshalb kamen wir einige Meter gen Norden. Wir fahren nun jeden Tag einige Meter, aber noch meint die Gruppe des Kapitäns, dass es zu schnell geht, aber dann kommt das eigentliche Kommando aus dem Maschinenraum, weil der Maschinist bestimmt, wann wir anfangen sollen, zu fahren, und wann wir wieder anhalten sollen und welche Geschwindigkeit wir haben sollen. Fahren wir mit geringer Geschwindigkeit und die von der Brücke befehlen volle Fahrt, befindet es der Maschinist für gut, die Geschwindigkeit beizubehalten und genauso umgekehrt, dann sagt der Kapitän nichts dazu.

Seitdem wir anfangen, freizukommen, habe ich den Pferden und den Hunden Wasser zum Trinken gegeben, weil wir nicht immer an Schnee kommen. Jetzt wollen Dr. König und ein anderer Doktor mir helfen, das Wasser zu pumpen. Wir müssen in den Maschinenraum, um in die Eimer zu pumpen und sie dann auf Deck zu hieven.

Nun gehören diese beide Doktoren zur Gruppe des Leiters und der Maschinist zur Gruppe des Kapitäns, aber jetzt verweigert der Maschinist diesen beiden Doktoren, in den Maschinenraum herunterzukommen, deshalb muss ich es alleine machen. Ich schaffe es ganz gut alleine, aber so kann man die Verhältnisse hier an Bord beurteilen.

Jetzt sind wir aber bald in offenem Gewässer und dann gibt es nur eine Richtung.

Am 17. Dezember waren wir endlich aus dem Treibeis klargekommen und jetzt haben wir das ganze Weltmeer vor uns. Jetzt können wir dahin kommen, wo wir wollen außer gen Süden und in die Richtung, glaube ich, will jetzt keiner.

Wir haben einige große Eisberge gesichtet, aber sie behindern uns nicht.

Heute Vormittag setzten wir alle Segel und der Wind war frisch aus Südsüdwest und nun geht es mit Segel und Dampf Richtung Süd Georgien. Und wenn nichts Unvorhergesehenes dazukommt muss diese Reise wohl jetzt ein Ende nehmen. Es ist aber ein großes Wunder Gottes, dass sie so gut für uns ausgegangen ist.

Denn ich habe nicht annähernd über ihre Dummheit und Bosheit geschrieben, aber was mir nach der Ankunft klar wurde, war es die große Heuer, die sie so mutig machte, eine solche Reise auf sich zu nehmen, denn sowohl der Leiter die Doktoren als auch die Offiziere sollten nach norwegischen Verhältnissen eine riesige Heuer bekommen.

Am 18. Dezember um 6 Uhr abends haben wir Land gesehen, das war die Südspitze Süd Georgiens.

Hier lagen einige große driftende Eisberge und wir fuhren an zwei toten Walen vorbei.

Nachmittags um 3 Uhr fiel der Anker in Grytvik, Süd Georgien. Als der Anker am Boden war und die Ketten fest, rief der Leiter uns alle, sowohl Mannschaft, Offiziere und Doktoren, auf das Achterdeck. Sofort kam der englische Gouverneur über Süd Georgien und zwei weitere Engländer an Bord.

Unser Leiter stellte sich auf eins der Boote und hielt eine Rede. Ich verstand wenig davon, und für den Leiter würde ich wünschen, dass die Engländer noch weniger verstanden als ich.

Denn nun spielte er sich auf gegenüber der anderen Gruppe, jetzt begannen einige der Gruppe des Kapitäns ihn auszupfeifen und anzuschreien und jetzt erzählten sie, dass sie ihn nie für einen Leiter gehalten hatten.

Ja, es ging so weit, dass einer der Doktoren der Gruppe des Kapitäns einen der Gruppe des Leiters schlug.

Ich bin sowohl mit gelehrten als auch mit weniger gelehrten Leuten zusammen gewesen, ja sowohl mit nüchternen als auch betrunkenen Leuten, aber ich habe nie solch einen Krach gehört, ja es war mehr Geschreie und Gerufe unter diesen sogenannten Gentlemen auf dem Achterdeck wie zwischen den 80 halbwilden Hunden die auf dem Vorderdeck sind.

Und dies alles sahen und hörten diese drei englischen Männer, bevor sie Zeit hatten willkommen zu heißen.

Sie blieben so steif und überrascht stehen, dass ich nicht glaube, dass Lot erschrockener war, als er seine liebe Gattin zur Salzsäule werden sah. Als der erste Akt vorbei war, sagte nun der Leiter, dass Kapitän Lorensen ab jetzt kein Kommando mehr hier an Bord hätte und dass er den ersten Offizier Klinke an Kapitän Lorensens Stelle einsetzen werde.

Aber dagegen protestierten sowohl die deutschen Matrosen als auch Kapitän Lorensen und sie sagten, dass der Leiter kein Recht hatte, den Kapitän abzusetzen und einzusetzen.

Ich kenne ja nicht das deutsche Seefahrtsgesetz, aber ich nehme an, dass der Leiter das Recht hat, denjenigen als Kapitän zu nehmen, den er will, wenn er seine Papiere in Ordnung hat und befähigt ist Kapitän zu sein. Jetzt, wo wir wieder an Land sind, kann er aber meinetwegen gerne den Koch als Kapitän einsetzen.

jetzt wurde es endlich so ruhig, dass die englischen Männer nach vorne kommen konnten, um den Leiter willkommen zu heißen und ein paar Worte mit ihm zu reden, dann ruderten sie an Land.

Als wir vom Achterdeck hinuntergingen, kam der Leiter und nahm meine Hand und gratulierte mir dazu, dass die norwegische Expedition heimgekehrt war vom Südpol. Die Engländer hatten es erzählt. Er sah so unglücklich aus, dass er mir Leid tat.

Aber als wir abfuhren, hörte es sich so an, als sei die norwegische Expedition nichts gegen die deutsche, denn die Deutschen hatten eine bessere Ausrüstung als die Norweger und dem kann ich wohl zustimmen.

Aber die Deutschen vergaßen das Notwendigste zu Hause und das war ein Leiter und Offiziere, die tauglich waren.

Hätten sie angefangen, ihre Station auf der Barriere aufzustellen statt auf dem Eisberg, hätte die Reise bestimmt ein völlig anderes Ergebnis erbracht, obwohl man nicht zum Südpol kam.

Denn wir waren mit der „Deutschland“ genauso weit südlich wie sie mit der „Fram“ waren.

Der Leiter der Walfängergesellschaft in Grytvig Kapitän Larsen kam nun an Bord. Als er mit dem Leiter gesprochen hatte, kamen beide in die Messe. Hier war immer noch recht viel Aufregung wegen der neuen Ernennung.

Kapitän Larsen forderte die Mannschaft auf, dem Leiter zu gehorchen und nicht die Flagge und die Nation zu beschämen. Ich bin aber sicher, dass die deutschen Matrosen weder die Flagge noch die Nation beschämt haben. Leider kann ich es aber nicht vom Leiter, den Befehlshabenden und einem Teil der Oberen sagen.

Denn wir alle, die wir zur Mannschaft gehören und in den Kammern sind, haben unsere Pflicht und noch mehr getan, damit die Expedition zu einem guten Ergebnis kommen sollte.

Die Doktoren Brennek, Bako, van Gulden, und Haim, Kapitän Lorensen, Steuermann Muler, und der erste Maschinist begannen sofort ihr Zeug zusammenzupacken. Ich sagte zu Kapitän Lorensen, dass ich ein Pfund von Kapitän Vaser bekommen hatte, als er noch lebte, dass Vaser es aber für mich versteckt hatte, bis wir an Land kamen. Lorensen sagte, dass sie alle Kapitän Vasers Sachen zusammengepackt hatten. Ja, aber ich weiß, wo er die kleine Geldbörse, in der es war, hinlegte. Ja, wir können ja nachsehen. Wir gingen dann in seine Kammer, in dieser Schublade liegt es zwischen einigen Büchern. Lorensen öffnete jetzt die Schublade, nahm einige Bücher heraus und dort lag das Pfund, das ich nun bekam.

Am 20. Dezember zogen sie um an Bord des Dampfschiffes „Harpun“, das hier liegt, um Waltran für Bounes Airis zu laden. Da es aber immer noch schlecht um den Walfang steht, kann es lange dauern, bis sie hier wegkommen.

Am 21. Dezember zogen der Bootsmann und der Stauer um an Bord der „Harpun“.

Wir zogen nun zur Kaje und brachten die Hunde und die Pferde an Land. In der Mittagszeit kam der Leiter in unsere Kammer hinunter und sagte dass wir nach Husvig fahren sollten, um 50 Tonnen Kohle aufzunehmen und dann nach Bounes Airis fahren sollten, und dass wir dabei sein mussten, denn er wollte dort sein, bevor die „Harpun“ mit den anderen dort hinkam. Wir durften aber denen nichts sagen, die an Bord der „Harpun“ umgezogen waren. Sie glauben, dass wir aus Husvig zurückkommen.

Da wir jetzt einigermaßen vergnügt über diese Reise waren und gerne nach Hause wollten, versprachen wir ihm das.

Am Nachmittag waren wir in Husvig und fingen sofort an, die Kohle aufzunehmen.

Heiligabend um 6 Uhr abends liefen wir von Husvig aus. Als wir hinausfahren, kam Sturm und Schnee aus Nordwest auf, so dass wir eine ungemütliche Weihnacht und auch Neujahr hatten.

Am 5. Januar ankerten wir auf Reede in Bounes Airis. Der Leiter fuhr sofort zur Stadt hinauf. Am Tag darauf kam ein Schlepper und zog uns hinein.

Es ist jetzt ein Teil der Mannschaft bei einer Art Verhör bezüglich der Schüsse auf Dr. König gewesen. Das Ergebnis kenne ich nicht.

Nun aber kam der Leiter und bat mich, ihn zum Deutschen Konsulat zu begleiten, um zu erklären, warum wir unser Stationshaus auf dem Eisberg aufgestellt hatten anstatt auf der Barriere. Der Leiter ist nun etwas nervös wegen dieser Geschichte und nun will er die ganze Schuld auf Kapitän Vaser laden. Das scheint ja jetzt auch einfach, wo Kapitän Vaser tot ist und sich nicht verteidigen kann. Aber ich werde die Wahrheit sagen, so wie der Leiter es zu mir sowohl auf dem Eisberg als auch bei anderen Gelegenheiten sagte.

Als wir nun beim Konsulat ankamen und der Leiter seine Niederschriften abgegeben hatte, begann der Konsul mich über die Richtigkeit dieser Niederschriften zu befragen. Nun konnte der Konsul kein norwegisch und ich konnte nicht so viel deutsch, so dass es für eine Erklärung reichen würde, deshalb konnte ich mir denken welche Richtung es nehmen würde.

Nein, sagte ich, hier kann ich mich nicht verständigen, aber wenn ich vom norwegischen Konsul verhört werden kann, werde ich es erklären.

Und damit war der deutsche Konsul einverstanden, obwohl der Leiter am liebsten wollte, dass ich hier verhört werden sollte. Der Konsul rief dann den norwegischen Konsul an und fragte ihn, ob er ihm den Gefallen tun würde, mich zu verhören. Ja, der norwegische Konsul war gleich dazu bereit. Ich und der Leiter fuhren sofort dorthin und der Leiter legte seine Niederschriften vor. Als erstes hat er mich in seinen Papieren als Eislotse bezeichnet. Nein, stopp, ich bin kein Eislotse an Bord der „Deutschland“ gewesen. Ich war als Matrose angeheuert. War er nicht als Eislotse angeheuert. fragte der Konsul. Nein, leider, sagte der Leiter, aber es kann doch hier stehen, das schadet doch niemand.

Nein, sagte ich, sie wollten keine Eisleute aus anderen Nationen dabei haben. Es sollten nur Deutsche sein, weil sie alleine die Ehre an dieser Reise haben wollten. Falls wir mit einem guten Ergebnis nach Hause gekommen wären, sollte keine Rede in dem Büro der Hamburg Amerika Linie von irgendeinem Norweger sein, aber jetzt kann es möglicherweise gut sein einen zu haben.

Ich erklärte mich jetzt so gut wie möglich und unterschrieb ein Papier, das der Konsul geschrieben hatte und dieses Papier bekam der Leiter.

Die „Deutschland“ soll hier liegen bleiben.

Es war jetzt vorgesehen, dass wir von der Mannschaft erst nach Hause fahren sollten und der Leiter der Kapitän und die zwei Doktoren, die hier mit waren wiederum hier bleiben sollten. Dann wurde aber entschieden, dass ein Doktor am 12. Januar mit einem deutschen Boot von hier nach Hamburg abreisen sollte, der Leiter und Dr. König sollten wiederum hier bleiben, aber er war kaum weg, bevor der Leiter und Dr. König mit einem italienischen Boot nach Genua fuhren, umso schneller nach Hamburg zu kommen.

Am 16. Januar fuhren wir von der Mannschaft mit der „Kaiser Wilhelm dem Zweiten“ von Bounes Airis ab und kamen in Hamburg am 5. Februar an. Dort bekamen wir in dem Büro der Hamburg Amerika Linie unsere Bezahlung und eine Fahrkarte nach Hause.

Jetzt war diese Reise zu Ende. Mir ist es so gut gegangen wie es nur irgendjemandem gehen kann. Und es sind äußerst nette Leute gewesen gegenüber ihren Untergebenen, aber kann ich ruhig sagen, dass die Befehlshabenden unfähig für eine solche Reise waren.

Und es ist ein Wunder, dass wir alle gut nach Hause gekommen sind.

8. BJÖRVIG IN FILCHNERS OFFIZIELLEM EXPEDITIONSBERICHT

Filchner erwähnte Paul Björvig in der Schreibweise „Björvik“ an einigen Stellen in seinem Reisebericht (Wilhelm Filchner, 1922, Zum sechsten Erdteil, Ullstein Verlag, Berlin, 410 S.). Die hier in Verbindung mit der Seitenzahl wiedergegebenen Aussagen wurden nach Hinweisen auf Björvig im Sachregister von Filchners Buch zusammengestellt.

In der Liste der Expeditionsteilnehmer wird Paul Björvik als Matrose aufgeführt und nicht als erfahrener Eislotse (S. 11). Der Hintergrund war vielleicht, dass Kapitän Vahsel, als er sich bei Filchner vorgestellt hatte, die Mitnahme eines Eislotsen für überflüssig hielt (S. 25).

Offenbar hatte sich während der Anreise zur Antarktis gezeigt, dass Björvig den Tieren sehr zugetan war, denn als die „Deutschland“ zur Erkundung der Sandwich-Inseln aufbrach, wurden die Hunde und Pferde unter Björvigs Obhut in Grytviken auf Südgeorgien zurückgelassen (S. 112).

Obwohl Björvig nur als Matrose angeheuert war, griff man doch auf seine Eiserfahrung zurück, als die „Deutschland“ am 18. Januar 1912 von Feldeis umgeben war und sich im Westen ein starker Eisblink, aber im Süden kein Wasserhimmel zeigte. Björvig empfahl in dieser Situation zur Weiterfahrt einen SSO-Kurs (S. 162). Als die „Deutschland“ schließlich am 1. Februar 1912 ins Packeis geraten war, sahen sowohl die Expeditionsleitung als auch Björvig die Lage als schlecht an (S. 202).

Anfang Februar 1912 sollte der Ort für die Überwinterungsstation festgelegt werden (S. 222). Vahsel und der Geologe Fritz Heim sprachen sich für die Einrichtung auf dem sogenannten Stationseisberg aus. Ausschlaggebend für Filchners endgültige Platzwahl war, „daß der eiserfahrene Matrose Björvik, den Kapitän Vahsel auf mein Ersuchen hin zu Rate ziehen sollte“ nach Vahsels Meinung „keine Bedenken gegen die Auswahl des Platzes geäußert hatte.“

Als am 7. Februar 1912 das Meereis aufbrach, war Björvig unter den fünf Männern, um das bereits auf dem Meereis vor dem Stationseisberg deponierte Material zum Bau des Überwinterungshauses auf den Stationseisberg zu schaffen und um das für die Bauzeit benötigte Zelt zum Schiff zurückzubringen (S. 224). Zwei Tage später gehörten Björvig und der Matrose Paul Wolff zu dem siebenköpfigen Bautrupp, der die Station schließlich aufbauen sollte und deshalb das zuvor gerettete sogenannte Stationszelt auf dem Eisberg bezog (S. 228).

Mitte Februar erfuhr Filchner durch Zufall, dass Björvig „schwerste Bedenken gegen unseren Stationsplatz hegte. Die Warnung des alten erfahrenen Eismannes gab mir zu denken. ... Björvig hatte seine Bedenken gleich von Anfang an geltend gemacht, war jedoch von Kapitän Vahsel gar nicht um seine Meinung gefragt worden.“ (S. 237). Als dann in der Nacht vom 17. auf 18. Februar 1912 der Stationseisberg durch die Springflut losgesprengt wurde, half Björvig bei der Rettung der Hunde (S. 247).

Nachdem sich unterschiedlich große Tafelberge von der Eisbarriere gelöst hatten und davon drifteten, erschien am 23. Februar 1912 die Errichtung einer Überwinterungsstation unmöglich, was von den eiserfahrenen Matrosen Björvig und Morten Olaisen bestätigt wurde

(S. 262). Am selben Tag gelang es Björvig und dem erste Offizier Wilhelm Lorenzen, einen 4,20 m langen Seeleoparden zu erlegen (S. 263).

Der letzte Hinweis auf Björvig im Sachregister bezieht sich auf Anfang August 1912, als Björvig die schnelle Drift der „Deutschland“ nach Norden nicht gefiel (S. 356). „Dieser erfahrene Eismann hat Bedenken, wir würden möglicherweise zu früh vom Eise loskommen. Dies sei ungünstig, da die Schifffahrt in den noch dunklen Nächten wegen der treibenden Eisberge recht gefährlich sei. Außerdem argwöhnt Björvig, daß das durch den Sturm in schnelle Fahrt gebrachte Eis beim Aufrahmen auf Hindernisse starken Pressungen ausgesetzt sein würde. Diese könnten dem Schiff sehr bedrohlich werden.“

Mehr Hinweise auf Björvig liefert Filchners Sachregister nicht.

9. AUSZÜGE AUS EINEM BRIEFWECHSEL ÜBER WILHELM FILCHNER ZWISCHEN DR. OTTO SCHNEIDER, DR. HANS GAZERT UND KAPITÄN PAUL WOLFF (1961)

Die folgenden Briefauszüge befinden sich im Gazert Nachlass, Gazert, Partenkirchen

Dr. Hans Gazert

13b) Garmisch-Partenkirchen 20.8.61

Herrn Dr. Schneider

Instituto Antartico Argentino

Gerrito 1248

Buenos Aires

Sehr geehrter Herr Dr. Schneider!

Entschuldigen Sie es einem 91jährigen, der immer noch im Beruf ist, wenn er Ihren Brief von 11.8. nicht sofort beantwortet hat. Es fällt mir in der letzten Zeit doch recht schwer neben dem Beruf noch Korrespondenz zu treiben. Aber der Inhalt Ihres Briefs ist mir doch so wichtig, daß ich betonen möchte, ich stehe Ihnen auch weiterhin zur Verfügung. Ich erinnere von Münster²⁹ noch, ich glaube, daß Sie es waren, der über das Polarlicht sprach.

Zunächst zum Gaußwerk. Ich besaß es selbst, habe es aber vor Jahren an die Universität Kiel verkauft.

Vahsel war auf dem Gauß II. Offizier & neben dem Kapitän Ruser unser bester Seemann. Besonders schätzte ich ihn, weil er immer mehr auf die wissenschaftlichen Probleme der Expedition einging. Er starb während der Ueberwinterung auf Filchners Expedition, soweit ich das beurteilen kann an der sog. Segelschiffs-Berberi, d.h. an Vitaminmangel³⁰. Mag sein, daß ich mich auch irre.

Das Verhältnis Drygalski-Filchner war allerdings schon seit längerer Zeit nicht gut. Filchner hatte nach dem Chinafeldzug den aufsehenden Ritt über den Pamir gemacht & man hielt viel von ihm. Er war dann mit Dr. Tafel zusammen nach Persien gegangen, wo sich wenig Erfreuliches ereignete. Tafel, Drygalskis Schüler, hat diesem dann davon berichtet & es war kein Zweifel an der Schuld Filchners. Was die Einzelheiten waren, erinnere ich nicht mehr so ganz, die Folge und so viel ich weiß auch weiteres führte Drygalski zur völligen Ablehnung

²⁹ In Münster fand von 11.-14. März die dritte Tagung der Deutschen Gesellschaft für Polarforschung statt. Neben den Ergebnissen der aktuellen Forschung in Grönland hielt u.a. Otto Schneider einen Vortrag über die Polarlichtzone der südlichen Hemisphäre. Hans Gazert und sein Sohn Volkert nahmen an dieser Tagung teil.

³⁰ Hier irrt Gazert, denn Vahsel starb an Syphilis, was aber wegen der ärztlichen Schweigepflicht nie offiziell bekannt wurde.

Filchners. Ich betone aber, daß ich Ihnen dies alles nur mitteile, weil ich es für richtig halte, daß Sie davon wissen. Sie werden es wohl auch so wie ich machen & über das alles schweigen.

Auf der Antarktisexpedition kam es auch zu wenig erfreulichen Vorkommnissen. Auch hier will ich Einzelheiten nicht mitteilen, ich erfuhr von ihnen durch Drygalski, der von Teilnehmern unterrichtet war. Ich habe aber gehört, daß die wissenschaftlichen Mitglieder unter einander ausgemacht haben nicht über diese Interna zu reden. Für mich persönlich war noch die Quelle Dr. v. Gödel, der Arzt der Expedition, der mir von früher befreundet war & während des letzten Kriegs hier in einem Sanatorium war & mich des Öfteren besuchte. Er [ist] hier eines plötzlichen Todes verstorben. Er hat mir so manches erzählt, über daß man sich wirklich nicht freuen konnte. Eine weitere Quelle war der Steward Besenbrook, der schon auf dem Gauß mit war & eine tiefe Verehrung für Drygalski hatte. Auch da will ich die Einzelheiten verschweigen. Jedenfalls waren die internen Verhältnisse nicht so wie auf dem Gauß. Ein hervorragender Charakter war eben so ganz die Seele der Expedition & hat mit ungeheurer Zähigkeit das wissenschaftliche Werk zu Ende gebracht. Die Entdeckung Filchners war doch in erster Linie die seemännische Leistung von Vahsel, aber es ist durchaus recht & billig, daß auch Filchners Name verewigt wurde im Eisschelf. Aber gerade bei dem Betreten des Eises kam auch manches vor. Einen guten Eindruck machte es zudem auch nicht, daß er die Expedition schon früh auflöste, sodaß die Mitglieder nicht zusammen blieben wie das auf dem Gauß selbstverständlich war. Mag sein, daß das Geld nicht gereicht hat³¹. Ich habe Filchners Buch nicht gelesen. Jedenfalls hat Filchner das Verdienst, daß er das Geld aufbrachte & die Expedition ins Leben rief.

Es ist gut über alle diese unerfreulichen Dinge zu schweigen. Ich breche dies Schweigen auch nur, weil ich für richtig halte, daß Sie einigermaßen unterrichtet sind. Jedenfalls ist die Leistung Vahsels hervorzuheben. Man wird am wenigsten im Ausland nichts von dem verlauten lassen, was man an unerfreulichem weiß, doch darf die Leistung anderer nicht unterschätzt werden.

Ich glaube übrigens, daß Kap. Wolff, der auch in Münster war, Filchner damals als II. Offizier begleitet hat³². Ich habe ihm Ihren Brief geschickt; er mag, soweit er es für richtig hält, Sie unterrichten.

Also alles in allem, es war nicht alles so wie es hätte sein müssen & wie es auf dem Gauß vorbildlich war. Meine Teilnahme an der Expedition brachte mir nicht nur unvergängliche Erinnerungen, sondern einen Freund, denn ich blieb eng verbunden mit Drygalski. Dabei habe ich auch, die Verbindung mit den alten Kameraden hochgehalten & wenn ich Gelegenheit hatte sie besucht.

Ich hoffe Sie verstehen mein Schreiben. Ich betone, daß ich mein Schweigen nur breche, weil ich es für unbedingt richtig halte, Sie zu unterrichten, damit auch der zu Worte kommt, dem ein so ganz bedeutendes Verdienst zukommt, wie es Vahsel verdiente,

Mit herzlichen Gruß

Ihr

G[azert]

31 Die wahre Ursache der vorzeitigen Auflösung der Expedition in Südgeorgien, war eine Meuterei bei der Ankunft in Grytviken. Darüber wurde jedoch immer Stillschweigen gehalten. Nur private Tagebuchaufzeichnungen wie das hier vorgelegte Tagebuch von Paul Björvig oder Archivquellen geben darüber Auskunft.

32 Paul Wolf war Matrose auf Filchners Expedition.

Garmisch-Partenkirchen, 20.8.61.

Herrn Kap. Paul Wolff
Mimmenhausen Kr. Überlingen
Bahnhofstr. 175

Sehr geehrter Herr Kapitän!

Von Dr. Schneider, der s.Z. in Münster³³ über Polarlicht sprach, bekam ich den beiliegenden Brief³⁴. Dr. Schneider ist inzwischen Leiter der wissenschaftlichen Abteilung des Instituto Antartico Argentino geworden. Seine Adresse ist Cerrito 1248, Buenos Aires. Er fragt, wie Sie lesen werden, Genaueres über Filchner. Ich glaube doch in Erinnerung zu haben, daß Sie selbst mit Filchner gewesen sind. Meine Kenntnisse über ihn habe ich von Drygalski, soweit es sich um die Differenzen handelt, die zwischen beiden bestanden und von früheren Asienreisen, vor allem mit Drygalskis Schüler Dr. Tafel herrührten. Ich möchte von dem auch gegenüber Schneider nicht sprechen, denn Filchner ist tot, Drygalski lebt nicht mehr, und so halte ich es für unrecht, über den Verstorbenen Einzelheiten zu sagen. Das habe ich auch an Schneider geschrieben.

Über die Antarktisexpedition habe ich nur vorsichtig geschrieben, denn ich kann ja nur Mitgeteiltes weitergeben, und da alle tot sind, widerstrebt es mir, Einzelheiten zu erzählen. Meine Gewährsmänner waren Dr. v. Gödel, der Arzt der Expedition, der im letzten Krieg hier in einem Sanatorium lag und mit dem ich schon seit Jahren³⁵ befreundet war. Er hat mir doch so manches mitgeteilt, das ich natürlich auch bei mir behalten und nicht weitergegeben habe. Ich hörte einmal, dass Offiziere und wissenschaftliche Mitglieder übereingekommen seien, nichts von den inneren Vorkommnissen weiterzuerzählen. Gödel war auch recht zurückhaltend, hat mich aber doch mindestens andeutungsweise so manches wissen lassen. Besonders offen war Besenbrock, der schon bei uns Steward gewesen war und mit glühender Verehrung an Drygalski hing. Der war ganz offen zu mir. Ich habe ihn immer wieder einmal in Hamburg besucht und er hat immer treue Freundschaft gehalten. Von alledem, was ich erfuhr, habe ich an Schneider nichts mitgeteilt, aber ich konnte nicht umhin, zu betonen, dass der Erfolg der Expedition doch die seemännische Leistung Vahsels war, der ja schon auf dem Gauss mit war und dort die Forschungsprobleme unter den Offizieren am meisten sich zu eigen machte. Natürlich schätze ich die seemännische Leistung unseres Kapitäns Ruser auch hoch ein, aber die Seele der Expedition war und blieb eben doch Drygalski, dieser charaktervolle Mann, der sich nie gehen ließ, der ebenso ganz Seele und Leiter der Expedition war. Mit ihm hat mich bis zu seinem Tod eine enge Freundschaft verbunden, und diese Freundschaft war wirklich etwas für das ganze Leben. Nicht anders ging es unserem Magnetiker und vor allem auch dem Zoologen und dem Geologen. Wir waren alle fest miteinander verbunden. Ruser habe ich nur einmal wiedergesehen, als er hier zu Drygalskis 60. Geburtstag in München zusammen mit unserem Zimmermann Heinrich erschien und auch entsprechend gefeiert wurde. Er starb noch ehe ich einmal nach Hamburg kam.

So, das ist alles. Sollte ich mich richtig erinnern, dass Sie Teilnehmer der Filchnerschen Expedition waren, so sind Sie auch derjenige, der den Brief Schneiders am besten beantworten

³³ In Münster fand von 11.-14. März die dritte Tagung der Deutschen Gesellschaft für Polarforschung statt. Neben den Ergebnissen der aktuellen Forschung in Grönland hielt u.a. Otto Schneider einen Vortrag über die Polarlichtzone der südlichen Hemisphäre. Hans Gazert, seine Frau und sein Sohn Volkert nahmen an dieser Tagung teil.

³⁴ Dieser Brief wird hier nicht wiedergegeben.

³⁵ Beide kannten sich vom Akademischen Alpenverein München, wo Gödel um 1900 zeitweise studentisches Mitglied war und Gazert bereits Alter Herr war.

kann. Ich möchte natürlich nicht etwa von neuem Staub aufwirbeln, nicht unnötig alles wieder ausgraben, aber das glaube ich doch sagen zu können, ein Drygalski war Filchner nicht. Er hat das große Verdienst gehabt, das Geld für die Expedition aufzubringen, aber der Erfolg war die seemännische Führung Vahsels, mit dem mich immer engere Zuneigung verband. Was mich besonders unangenehm berührte, war die frühe Auflösung der Expedition, also keine gemeinsame Heimkehr!

Ich habe immer einmal Sie aufsuchen wollen, doch hat mich mein Weg nicht wieder an den Bodensee geführt.

Mit bestem Gruß Ihr

[Hans Gazert]

P. Wolff

17 b. Mimmehausen

Mimmehausen, den 5. Oktober 1961

Kr. Überöingen a. B.

Sehr geehrter Herr Sanitätsrat !

...

Ich hoffe, daß Sie, sehr verehrter Herr Sanitätsrat, und Ihre verehrte Frau Gemahlin sowie Ihr Herr Sohn wohlauf sind! Die Begegnung mit Ihnen und Ihren verehrten Angehörigen in Münster war mir eine rechte Freude. Das große Erlebnis der Polarregionen ist ein starkes Band, das alle miteinander verbindet, denen das Glück beschieden war, in solchen Gebieten einige Zeit zu verweilen.

Inzwischen erhielt ich Ihnen Brief vom 20.8. d. Js., für den ich Ihnen danke. Ich fand ihn vor, als ich von einer Reise heimkehrte. ...

Nun zu Ihren Briefen. Ich war bei der Filchner-Expedition. Mein Schwiegervater kannte übrigens Dr. Tafel.

Das Zerwürfnis zwischen Filchner, Dr. König und Dr. Przybilok [sic!] sowie Kling (Nautiker) einerseits und Dr. Brennicke [sic!], Dr. Heim, Dr. v. Goedel, Dr. Barkow sowie den Nautikern Lorenzen (I.O.) und Müller (II.O.) als andere Partei, hätte wohl niemals so schroffe Form am Tage der Ankunft in Grytviken auf Südgeorgien angenommen, wenn Kapt. Vahsel noch gelebt hätte. Er, so schien es mir, war, solange er lebte, das vereinende Band. Dr. König und Dr. Barkow hielten sich mehr zurück. Dr. König war ein liebenswerter Mensch aber m.E., obwohl physisch groß und stark und außerdem sportlich geübt, war er für die Anforderungen der Polarnacht seelisch nicht robust genug. Dr. Barkow war ein sehr netter Mann, lebte ganz seiner wissenschaftlichen Aufgabe und hielt sich bei dem Streit still im Hintergrund. Kling war von einem der Hamburger Südamerikaschiffe in Buenos Aires zu und gestoßen. Er sollte Dr. Seligmann³⁶ [sic!] ersetzen, der die Expedition in Buenos Aires verließ. Kling hatte nichts Abweisendes an sich, trotzdem hatte er etwas in seinem Wesen, was mir nicht sympathisch war. Ich stehe mit Dr. Schneider in Verbindung. Über das Zerwürfnis schreibe ich nichts.

Kapt. Vahsels Verdienst, so weit mit dem Schiff nach Süden vorgestoßen zu sein, steht außer Zweifel. Der I.O. Lorenzen hätte dies vermutlich nicht fertig gebracht. Der II.O. Müller, Navigationsoffizier, war ungewöhnlich gewissenhaft aber ein Nervenbündel (dies steht sicherlich im Zusammenhang). Im Eis fuhr er glänzend, weit besser als der I.O.

Ich habe meine Tagebuchnotizen noch einmal durchgesehen und fand entsprechende Aufzeichnungen. – Besenbrock habe ich auch einmal in Hamburg besucht, und zwar könnte dies um 1936 herum gewesen sein. – Prof. v. Drygalski fuhr einmal als unser Passagier (1924 etwa) von Finnland (Helsinki) nach Stettin, und zwar auf der „Rügen“.

Worte reichen nicht aus, um die märchenhafte Schönheit dieser Kluft bei den durch die unterschiedlichen Sonnenstände hervorgerufene Beleuchtung zu beschreiben. Die Eiszapfenbildungen in aller Variation waren fast verwirrend. Wo Fläche genug vorhanden war, war das Spiegelbild des Eises genau so klar und hell, wie man es vor sich sah. Doch ich bin etwas vom Thema abgewichen. Die Erinnerung ist heute noch so wenig verblaßt, daß sie zu solcher Abweichung fortreißt. So schön dieser Anblick war, so schwer war diese Gebiet zu begehen. Bei der Glätte und der wilden Zerklüftung des Eises war dieses allein mit Steigeisen (wie für Gletscherwanderungen) und oft genug dann noch nur mit Schwierigkeiten

³⁶ Hier ist der Geograph Heinrich Seelheim gemeint.

möglich. An einen Materialtransport über diese Fläche hinweg war nicht zu denken. Er hätte ungewöhnlich viel Zeit in Anspruch genommen. Sicherlich hatte es auch einen großen Ausfall an Arbeitskräften infolge von Unfällen gegeben. Es blieb also nur der schon erwähnte Eisberg tief im Süden der Vahselbucht übrig. Dieser war, wie gesagt, fest eingeklemmt. Dies würde, so wurde argumentiert, verhindern, daß er sich auf und davon mache, obwohl er, wenn überhaupt, kaum Grundberührung hatte. Nach Ansicht des Oceanographen, der ihn rundum abgelotet hatte, schwamm er. Das Eis des Schelfeises und des Eisberges war an den Stellen der Aneinanderpressung – und dies waren lange Strecken – wulstartig in die Höhe gepreßt und hatte sich nach beiden Seiten Rückwärts umgebogen, dabei waren von den Wulstkannten Brocken abgefallen und lagen wie Pflastersteine übereinander. Diese „Pflastersteine“ hatten eine Größe von Ein- und Zweifamilienhäusern. Alles war fest miteinander verkittet. Aber, was besagt dies schon? War nicht in Ihrem Buche über die Gaußexpedition an einer Stelle davon die Rede – und möglicherweise sogar eine Fotografie darüber im Text beigefügt (genau weiß ich dies nicht mehr, und alle meine Polarbücher haben die Polen und die Russen, sodaß ich nicht mehr nachsehen kann) – daß ein mittlerer Eisberg allein durch den Druck des Meereises auseinandergeborsten war und beide Teile des Eisberges etwa 25 m durch die gewaltige Kraft des Eises auseinandergedrückt worden waren. Über die Sicherheit des Eisberges für den Bau der Winterstation soll Dr. Heim sich gewissenmaßen verbürgt haben. Dr. Heim soll in dieser Angelegenheit in Übereinstimmung mit Kpt. Vahsel gewesen sein. Kpt. Vahsel pflegte stets den erfahrenen Björvik [sic!] mit zu Rate zu ziehen, jedenfalls in heiklen Angelegenheiten, er holte ihn oftmals heran und unterhielt sich mit ihm.

Björvik [sic!] nun soll damals gewarnt haben, eine Station auf dem Eisberg aufzubauen, auch wenn er fest eingeklemmt oder sogar gestrandet wäre. Filchner will von dieser Warnung Björviks nichts gewußt haben. (Ich weiß dies noch aus der Protokollschreiberei in Buenos Aires). Vahsel war tot, er wäre einer der Hauptzeugen gewesen. Die Warnung Björviks [sic!] wurde nicht beachtet. Nach knapp 14 Tagen bereits sollte es sich erweisen, wie berechtigt seine auf jahrzehntelange Erfahrung gegründete Warnung war. Durch einen heftigen Sturm war die starke und völlig ebene, die Vahselbucht ausfüllende Meereisplatte zerstückelt und abgetrieben worden. Wir konnten mit dem Schiff an einer niedrigen Stelle des Eisberges, der eine unruhige Oberfläche hatte, danach anlegen und ersparten einen Transport von mehreren km über das Meereis. Gleichzeitig erwies es sich, wie schnell sich die Verhältnisse im Eismeer ändern. Wir hatten das Stationshaus errichtet. Wir arbeiteten täglich 19 bis 20 Stunden und aßen nur eine warme Mahlzeit am Feierabend. Am Tage aßen wir zweimal fertige gemachte Butterbrote, ohne eine Pause zu machen, wir nahmen von den Butterbroten im Vorbeigehen. Am nächsten Tage sollte die Falkenberger Leinwand auf das Dach genagelt werden, damit es nicht bei den heftigen Stürmen davongetragen werde, Außerdem sollten die Kastenfenster eingebaut werden. Dazu kam es nicht mehr. Durch eine Springflut brach in den ersten Morgenstunden des heraufziehenden Tages bei völlig windstillem Wetter die Katastrophe über uns herein. Mit einem gewaltigen, sich über Stunden hinziehende Getöse und Donnern löste sich etwa 600 qkm Schelfeis und damit zuerst unser Eisberg. Er drehte sich um seine Vertikalachse und setzte sich an die Spitze der Prozession der abtreibenden Eismassen (ca. 50 Milliarden cbm Eis). Kaum hatten wir alles Bewegliche wieder an Bord und sofort verstaut, damals arbeiteten wir mehrere Tage und Nächte ohne Pause hintereinander, als ein heftiger Sturm uns zwang, die Bucht zu verlassen. Der Sturm wütete ca. 48 Stunden und erreichte Windstärke 11, dabei hatten wir etwa 20 Grad unter Null. Wir mussten das Schiff pressen, d. h. mehr Segel behalten, als Schiffsumpf und Takelage zuträglich war, um uns von Eisbergen freizusegeln. Nach etwa 6 Tagen war unsere Ecke (Vahsel-Bucht) von Eismassen und Trümmern reingefegt. Die Vahselbucht existierte nicht mehr. Es war nun eigentlich das Gegenteil von dem eingetreten, was Dr. Heim bei der Abgabe seines Gutachtens einmal behauptet haben soll. Nach der von uns, Dr. König und mir, gemachten Rundblickaufnahme, den notierten zahlreichen Peilungen von markanten Punkten und der Anfertigung von Skizzen

mußte damit gerechnet werden, daß es hier in diesem so fraglich aussehenden Erdenwinkel nicht ganz geheuerlich war. Dies muß er eingesehen haben, weil er, dies einbeziehend, die Auffassung vertreten haben soll, daß der Eisberg bleibe, wenn auch Teile des Barriereeises abtrieben. Und wenn wirklich alles abtreibe, bliebe der Eisberg am längsten in der Bucht und triebe als Eisblock ab.

Nach dieser Katastrophe wurde keineswegs das Rennen aufgegeben. Es wurde getan, was zu tun möglich war unter den völlig veränderten Verhältnissen. Der Winkel zwischen Inlandeis und Schelfeis war nach NW völlig offen. Das Schiff war dort schutz- und hilflos in dem schnell sich bildenden Jungeis bei Winden zwischen W und N. Und natürlich auch gegenüber Eisbergen, die in die Bucht trieben, Zunächst fanden wir etwas Schutz hinter einem gekenterten und gestrandeten Eisberg, 14 Tage nach der Katastrophe wurde dieser Eisberg während der Springflut flott und trieb weg. Eingefroren im Jungeis wurden wir mehrfach fast gegen das Inlandeis gedrückt. Da erfolgte dann die Rückreise nach Grytviken.

Ich lasse noch eine kleine Zusammenstellung der Windverhältnisse aus meinen Tagebuchnotizen folgen:

7. II. 1912 NO 10

8. II. abends NO 10

9. II. morgens 5 Uhr 30 Landung

9. II. nachmittags NO 10

11. II. ruhig

12. II. NO 9

13. II. ruhig

14. II. NO 10

15. 16. 17. II. ruhig

Morgens um 4 Uhr am 18. Die Katastrophe (Einige Tage zuvor bemerkten wir bereits wiederholt starkes Dröhnen im Eis; in der Nacht vom 17. Zum 18. steigerte sich dies so starkt, daß daraus ein gewaltiges Getöse wurde mit zeitweiligen Steigerungen, als wenn sehr schwere Batterien in der Nähe abgefeuert wurden. Mitunter stand man unter dem Eindruck, ein schwere Trommelfeuer, das damals noch unbekannt war, zu vernehmen) am 18. 19. 20. II. ruhig

21. u. 22. NO 11

23. 24. 25. ruhig

am 26. II. NO 10

27. II. N 9 Detonationen im Eis usw.

Durch dieses Mißgeschick sind natürlich gewisse Spannungen entstanden, die in der langen Winternacht bei dem engen Beieinanderhocken weiterschwellten. Bei der Ankunft in Grytviken brach diese verhaltene Mißstimmung lodern hervor. Uns, d. h. der Mannschaft, fiel damals auf, als vor der Mannschaft die Eruption der Gemüter erfolgte, daß Dr. Heim besonders unbeherrscht auftrat und er Dr. Przybyllok tätlich angriff. Uns Vor-dem-Mast-Männern widerte das Verhalten der gesamten Achtergäste vor einigen Ausländern³⁷, die zur Begrüßung an Bord gekommen waren, aber garnicht [sic!] zu Worte kame, so an, daß wir von Deck gingen und die Gesellschaft verließen. Kapt. Larsen der Kapt. der Nordenskjöld Expedition und damals Leiter der Walstation Grytwiken [sic!] folgte uns in unseren Wohnraum und sprach auf uns ein, wir sollten unsere Flagge nicht beschmutzen. Er hatte angenommen, daß wir meuterten, weil wir so betont ablehnend abtraten und die Streitenden stehen ließen. Die Nautiker hatten sich an diesem Geschimpfe nicht beteiligt. Von der Mannschaft war es lediglich Besenbrock, der sich wie ein Irrer gebärdete, außerdem schrie er mit kreischender Stimme, die sich dann auch noch überschlug, sollte dies die Abwehr gegen den auf ihn gezielten Verdacht eines Giftmordversuches an Dr. König sein. Sein Verhalten wirkte lächerlich. Klück stand dabei und schmunzelte seelenruhig in sich hinein.

Mag sein, daß irgendwann einmal von einem gegen Heim offen oder versteckt der Vorwurf erhoben wurde, daß die Station auf dem Eisberg auf sein Gutachten hin eingerichtet und mit ihrem Verlust und der vergeudeten Arbeit die Expedition in der Durchführung ihrer gesteckten Ziele entscheidend gehemmt wurde. Möglicherweise war dies der Keim zu den Zerwürfnissen; wer weiß dies! Filchner besaß nicht Autorität genug, den Haufen zusammen zu halten, Vahsel hingegen „lenkte mit dem kleinen Finger.“

Wenn auch das gesteckte Ziel durch die Katastrophe im Süden des Weddellmeeres nicht erreicht wurde, so war doch die wissenschaftliche Ausbeute sehr beachtlich. Wenigstens habe ich dies später, nach Jahren, von wissenschaftlicher Seite erfahren. Es wurde mir sogar gesagt, daß die wissenschaftlichen Leistungen groß gewesen wären. Daß dies alles nicht mehr in die Öffentlichkeit drang, mag darin seinen Grund haben, daß etwa 1 ½ Jahre nach unserer Rückkehr der erste Weltkrieg ausbrach, und damit fiel diese Expedition und die leidige Angelegenheit schnell der Vergessenheit anheim. Es hat keinen Sinn mehr, diese Dinge irgendwie noch einmal aufzurühren. Es hat auch niemand mehr ein Interesse an Streitigkeiten, die sich vor 50 Jahren zugetragen haben. Niemand ist heute in der Lage, die wahren Ursachen zu ermitteln. Alle diejenigen, welche sich stritten, haben längste das zeitliche gesegnet.

.....

Ich bitte Sie zu entschuldigen, daß Sie so lange auf meine Antwort warten mußten. Ich würde mich freuen, wenn Sie mich aufsuchen würden, wenn Ihr Weg Sie an den Bodensee führt. Ich hoffe, daß sich ihr Befinden inzwischen gebessert hat. Sollten Sie noch Anlaß zu Klagen haben, so wünsche ich Ihnen von Herzen daß Sie Ihr altes Wohlbefinden recht bald wieder erlangen mögen.

Bitte empfehlen Sie mich Ihrer sehr verehrten Gemahlin.

Ihnen, sehr verehrter Herr Sanitätsrat und Ihrem Herrn Sohn sende ich beste Grüße

Ihr

Wolff

³⁷ Es handelte sich um die britischen Behördenvertreter.

10. DANKSAGUNG

Wir möchten dem Leiter des Archivs für Geographie des Leibniz-Instituts für Länderkunde in Leipzig, Herrn Dr. Heinz-Peter Brogiato, herzlich danken für die Erlaubnis, Björvigs Tagebuch von Wilhelm Filchners Deutschen Antarktischen Expedition (1911-1912) zu publizieren. Ebenso danken wir Erich Joester, Bremen, für seine Erlaubnis, Bilder aus dem Nachlass von Erich Barkow zur Publikation zu verwenden.

Die ergänzenden Briefwechselt zwischen Dr. Otto Schneider, Dr. Hans Gazert und Kapitän Paul Wolff stellte Volkert Gazert zur Verfügung.

Wir freuen uns sehr, dass wir bei dieser Gelegenheit zur Ergänzung von Björvigs Tagebuchaufzeichnungen auch seine Lebenserinnerungen mit aufnehmen konnten., die Mitte der 200er Jahre im Rahmen einer Dissertation vom Alfred-Wegener-Institut Helmholtz-Zentrum für Polar-und Meeresforschung aus dem Norwegischen ins Deutsche übertragen worden waren.

Ohne die Bereitwilligkeit des Alfred-Wegener-Instituts, Björvigs Tagebuch von der Filchnerexpedition (1911–1912) in die Berichte zur Polar- und Meeresforschung aufzunehmen, wäre es nie zu dieser umfassenden und im Internet für weitere Forschungen leicht zugänglichen Veröffentlichung gekommen. Dafür gilt unser besonderer Dank.

11. ABBILDUNGSVERZEICHNIS

- Abb. 1: Filchners geplante Route zur Durchquerung der Antarktis
(Quelle: Filchner 1910: 154)
- Abb. 2: Filchners Schiff „Deutschland“
(Quelle: Joester Bremen).
- Abb. 3: Auf der „Udine“ v.l.n.r.: Felix König, Johannes Müller, Erich Barkow,
Wilhelm Brennecke, Firtz Heim, Wilhelm von Goedel, Wilhelm Filchner
(Quelle: Joester, Bremen).
- Abb. 4: Die Mannschaft der „Deutschland“ in Grytviken. Obere Reihe von links nach
rechts: Paul Wolff, Karl Anton Olsen, Franz Krause, Karl Zäncker, Morten
Olaisen, Mittlere Reihe: Adolf Schwabe, Paul Björvig, Gustav Dreyer, Louis
Schalitz, Fritz Engemann, Untere Reihe: Karl Johannes Schulze, Hermann
Selle, Johann Ludwig Johnsen, Kurt Hoffmann. Auf dem Bild fehlen Karl Klück,
August Besenbrock, Johann Wilken, Ernst Müller, Wilhelm Simon, [Georg]
Richard Noack und Fritz Böttcher
(Quelle: Filchner 1922: 11, 27).
- Abb. 5: Die Route der „Deutschland“ durch den Atlantik bis nach Südgeorgien
(Quelle: Brennecke 1913: 145)
- Abb. 6: Die Reiseroute zwischen Südgeorgien und der Antarktis und die Drift durch
das Weddellmeer
(Quelle: Brennecke 1913: Tafel 3).
- Abb. 7: Prinzregent Luitpold-Land
(Quelle: Filchner 1922: 198).
- Abb. 8: Prinzregent Luitpold-Land mit der Vahsel-Bucht
(Quelle: Filchner 1922: 211).
- Abb. 9: Der Eislotse Paul Björvig im Jahr 1910
(Quelle: Miethe-Hergesell 1911: 104).
- Abb. 10: Abdriftender Tafeleisberg, Situation am 24. Februar 1912 um 19 Uhr.
M: Ort der Anlandung von vier Mann samt Schlitten, Balken und Seilen,
St: Ort des Flaschenzuges an der Eiskante, um das Material für das Depot
auf das Eis zu befördern
(Quelle: Filchner 1922: 266, 272)
- Abb. 11: Das Winterquartier der „Deutschland“ im Weddellmeer
(Quelle: Filchner 1922: 321)
- Abb. 12: Karte von der Umgebung der „Deutschland“ mit den wissenschaftlichen
Observatorien und Vahsels Grab
(Quelle: Filchner 1922: 308).

12. TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 1: Die Antarktis-Expeditionen in der Ära des Polstrebens (1910-1913).

Die **Berichte zur Polar- und Meeresforschung** (ISSN 1866-3192) werden beginnend mit dem Band 569 (2008) als Open-Access-Publikation herausgegeben. Ein Verzeichnis aller Bände einschließlich der Druckausgaben (ISSN 1618-3193, Band 377-568, von 2000 bis 2008) sowie der früheren **Berichte zur Polarforschung** (ISSN 0176-5027, Band 1–376, von 1981 bis 2000) befindet sich im electronic Publication Information Center (**ePIC**) des Alfred-Wegener-Instituts, Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung (AWI); see <https://epic.awi.de>. Durch Auswahl "Reports on Polar- and Marine Research" (via "browse"/"type") wird eine Liste der Publikationen, sortiert nach Bandnummer, innerhalb der absteigenden chronologischen Reihenfolge der Jahrgänge mit Verweis auf das jeweilige pdf-Symbol zum Herunterladen angezeigt.

The **Reports on Polar and Marine Research** (ISSN 1866-3192) are available as open access publications since 2008. A table of all volumes including the printed issues (ISSN 1618-3193, Vol. 377-568, from 2000 until 2008), as well as the earlier **Reports on Polar Research** (ISSN 0176-5027, Vol. 1–376, from 1981 until 2000) is provided by the electronic Publication Information Center (**ePIC**) of the Alfred Wegener Institute, Helmholtz Centre for Polar and Marine Research (AWI); see URL <https://epic.awi.de>. To generate a list of all Reports, use the URL <http://epic.awi.de> and select "browse"/"type" to browse "Reports on Polar and Marine Research". A chronological list in declining order will be presented, and pdf-icons displayed for downloading.

Zuletzt erschienene Ausgaben:

783 (2024) Mit Wilhelm Filchner in das Weddellmeer – Paul Björnvigs Tagebuch von der deutschen Antarktischen Expedition 1911–1912. Aus dem Norwegischen übersetzt von Volkert Gazert und herausgegeben von Cornelia Lüdecke

782 (2024) Arctic Land Expeditions in Permafrost Research The MOMENT project: Expedition to the Arctic Station, Qeqertarsuaq, Disko Island and Ilulissat, West Greenland in 2022 edited by Julia Boike, Simone M. Stuenzi, Jannika Gottuk, Niko Bornemann, Brian Groenke

781 (2023) The Expedition PS137 of the Research Vessel POLARSTERN to the Arctic Ocean in 2023 edited by Vera Schlindwein with contributions of the participants

780 (2023) The Expedition PS136 of the Research Vessel POLARSTERN to the Fram Strait in 2023, edited by Thomas Soltwedel with contributions of the participants

779 (2023) The Expedition PS135/1 and PS135/2 of the Research Vessel POLARSTERN to the Atlantic Ocean in 2023, edited by Yvonne Schulze Tenberge and Björn Fiedler with contributions of the participants

778 (2023) The MOSES Sternfahrt Expeditions of the Research Vessels ALBIS, LITTORINA, LUDWIG PRANDTL, MYA II and UTHÖRN to the Elbe River, Elbe Estuary and German Bight in 2022, edited by Ingeborg Bussmann, Norbert Anselm, Holger Brix, Norbert Kamjunke, Matthias Koschorreck, Björn Raupers, Tina Sanders with contributions of the participants

777 (2023) The Expedition PS134 of the Research Vessel POLARSTERN to the Bellingshausen Sea in 2022/2023, edited by Karsten Gohl with contributions of the participants

776 (2023) The Expedition PS129 of the Research Vessel POLARSTERN to the Weddell Sea in 2022, edited by Mario Hoppema with contributions of the participants

775 (2023) The Expedition PS133/2 of the Research Vessel POLARSTERN to the Scotia Sea in 2022, edited by Sabine Kasten with contributions of the participants

Recently published issues:



ALFRED-WEGENER-INSTITUT
HELMHOLTZ-ZENTRUM FÜR POLAR-
UND MEERESFORSCHUNG

BREMERHAVEN

Am Handelshafen 12
27570 Bremerhaven
Telefon 0471 4831-0
Telefax 0471 4831-1149
www.awi.de

HELMHOLTZ