

wasser leuchtet grün, dann plötzlich auf eine kurze Strecke wieder blau. Viele Vögel umkreisen unser Schiff, Land verkündend.

Rasch aufeinander nimmt der Ozeanograph mehrere Lotungen vor:

Bei  $74^{\circ} 39' S$  und  $31^{\circ} 11' W$  545 m,

„  $74^{\circ} 55' S$  und  $31^{\circ} 20' W$  616 m,

„  $75^{\circ} 17' S$  und  $31^{\circ} 41' W$  678 m,

„  $75^{\circ} 22' S$  und  $31^{\circ} 55' W$  685 m.

Diese Lotungen ergeben das Bestehen einer Schwelle an dieser Stelle des Weddell-Seebeckens.

Zeitweise wird das Schiff von dichten Schneemassen eingehüllt; die Luft



Abb. 61. Weddell-See. Gegen vorne gehobener Eisberg mit Faltungen und Schichtungen. Nacht 30./31. Januar.

ist sehr unsichtig. Ich schließe mich den Bedenken des Kapitäns an, daß beim Weiterfahren ins Ungewisse hinein der Kurs in neue Eismassen genommen werden könnte, die bei sichtigem Wetter leicht hätten umgangen werden können. Das Schiff macht deshalb an einer Scholle fest und wartet Aufklärung des Wetters ab. Sowie diese eintrat, ging es weiter in offener See. Bis Mittag sind 75 Seemeilen in südsüdwestlicher Richtung zurückgelegt, eine ansehnliche Leistung, die unsere Stimmung wesentlich hebt. Aus Südosten kommt überraschend Dünung auf, das Schiff beginnt leicht zu stampfen. Wir sind Seegang gar nicht mehr gewöhnt und hoffen, daß die Weddell-See noch recht weit nach Süden befahrbar ist. Das Wasser, in dem sich viele Finnwale tummeln.



ist infolge des dauernden Überspülens mit Wasser mit Rillen versehen und macht den Eindruck von Abgüssen flacher großer Muscheln (Bild 63). Die Meereistafeln sind vielfach stark mit Diatomeen bedeckt und werden von Weddellrobben als Ruhestätte bevorzugt.

Der leichte Seegang und die sich in diesen Meereisflächen fangende Brandung setzen die einzelnen Platten in Bewegung. Die hierdurch bedingte Reibung der einzelnen Eisstücke erzeugt ein Knirschen und Rauschen, ähnlich dem, als wenn Kiesel in einem großen Blechtopf umgerührt würden.

Kapitän Vahsel steht trotz heftigen Katarrhs auf der Kommandobrücke und nimmt den Küstenverlauf des Prinzregent-Luitpold-Landes auf. Schon einige Seemeilen südlich von Kap Vahsel ist das Schiff gezwungen, den Kurs auf die äußere Seite der dem Inlandeis dicht vorgelagerten Meereismassen zu nehmen und muß somit manchen Umweg mit in Kauf nehmen. Trotzdem kommen wir immer noch besser vorwärts, als wenn das Schiff seinen Weg zwischen



Abb. 63. Meereisform.

den Meereistafeln hindurch genommen hätte. Der leichte Nordwind drückt nämlich diese Eismasse gegen das Inlandeis und würde somit dem Schiff ein Vorwärtskommen in dem angestauten Meereis wesentlich erschweren.

An einer Stelle wird das dem neuen Lande vorgelagerte Meereisband so mächtig, daß wir weit vom Lande abgehen müssen, und die Küste nur mehr als Streifen sichtbar bleibt. Dafür sind nun aus der Entfernung die Höhenkonturen des Prinzregent-Luitpold-Landes um so deutlicher zu erkennen. Das Neuland stellt sich als ein mit großer Gleichmäßigkeit dem Meereis parallel laufender eisüberzogener Rücken dar. Seine Höhe schätzte ich auf 300 bis 800 m, im Durchschnitt auf 450 m.

Im Südwesten und Westen lagert, soweit das Auge reicht, eine schwarzgraue düstere Wolkenbank über dem Meere — „Wasserhimmel“. Oberhalb des Inlandeisabbruches ist diese Wolkenschicht scharf abgegrenzt; die Grenze ist deutlich zu verfolgen und entspricht dem Verlauf der Uferlinie. Über dem Inlandeis leuchtet blauer Himmel. Diese Wolkenschichtbegrenzung macht es möglich, schon auf weit voraus den Küstenverlauf zu erkennen, und gibt vor allem die freudige Gewißheit, daß wir noch weit nach Süden zu offenes Meer antreffen werden.

Um 8 Uhr abends ist die Gruppe von Eisbergen erreicht, die wir nachmittags bei Nebel auf unserem Südkurs gesichtet hatten. Die Meeresoberfläche ist bis an das Inlandeis heran von durch Wasser bearbeitete Meereistafeln überdeckt und strichweise mit Eisschlamm und Eisschutt überzogen. Zwischen den Meereistafeln treiben größere Eisschollen von vieleckigen Formen. Diese



eine Erkundung anzutreten. Es gelang den Herren, im Südosten von d (Skizze 72) einen Übergang über den Verbruch nach dem Inlandeise festzustellen; dieser führte über den äußersten Teil stark zerrissenen Gletschereises, das dem Inlandeise hier dicht vorgelagert ist. In Übereinstimmung mit Dr. König's Beobachtungen stellten die Herren starke Verschiebungen im Verbruch südlich und südöstlich des Stationseisberges fest. Es unterliegt also keinem Zweifel, daß sich die Barriere in den letzten Tagen wiederholt etwas seewärts bewegt hat. Zwischen dem Stationseisberg und dem Eisberg Ek am Inlandeiseabbruch haben sich große Eis- und Schneemassen losgelöst, und das offene Wasser reicht nunmehr bis in die Höhe des Südendes des Eisberges Ek. (Skizze 69.)

Ohne weiteres war der erkundete Übergang zum Transport nicht brauchbar, und zudem betrug dieser „Weg“ zum Inlandeise ca. 10 km. Für einen so schwierigen und gefährlichen Transport standen nicht annähernd genug Arbeitskräfte zur Verfügung.

Auf jeden Fall mußte zuerst das Stationshaus aufgebaut werden, dann erst sollte unverzüglich zum Transport der Depots nach dem Inlandeise geschritten werden. Nach Angabe des Bautruppführers würde die Stationsarbeit bis zum 17. Februar so weit vorgeschritten sein, daß am 18. Februar mit dem Depottransport zum Inlandeise begonnen werden könne.

Am Nachmittag des 13. Februar fand bei Bier, Zigarren und Schokolade in Eile ein kurzes Dachstuhlfest statt. (Bild 89.) Auch das charakteristische Strohzeichen am Giebel des „Neubaues“ fehlte nicht. Die Hündin Else, die sich hier bereits wohnlich eingerichtet hatte, weihte den Neubau auf ihre Art ein — sie schenkte 8 Jungen das Leben.

Während der Feier überflog in großer Höhe ein starker Schwarm Pagodroma-Vögel und Sturmvögel von der Art der *Thalassoeca* in nordöstlicher Richtung den Stationsplatz. Ob dies ein gutes Omen bedeutete? — Zwischen den Hunden und Pferden spazierten in unglaublicher Unverfrorenheit Skuamöven umher, die auf Raub lauerten oder miteinander um ein Stück Robbenfleisch stritten. Einige dieser stark entwickelten Tiere saßen auf dem von den Hunden völlig blankgenagten Gerippe der Margot und suchten mit großer Geduld nach Fleischresten.

Vom Schiff her nähert sich ein Boot; es bringt 2 Rollen Dachpappe und 6 Säcke Kork. An Bord wird emsig gearbeitet an der Schlittenausrüstung und der Proviantzusammenstellung für den Erkundungstrupp, der sofort nach der Depotlagerung auf dem Inlandeise dort seine Tätigkeit aufnehmen soll.

Abends segelt ein Tafelberg in die Bucht herein und treibt sich in nächster Nähe der verankerten „Deutschland“ umher. Dem Eisberg folgen bald große



Eisstücke und Eisbergtrümmer, so daß die Schiffsleitung gezwungen ist, Anker aufhieven zu lassen und das Schiff von den Eismassen mit Maschinenkraft freizuhalten.

Am nächsten Tage gelingt es unter Schwierigkeiten, an der fast völlig zerstörten Eisrampe 20 Wasserstoffflaschen für meteorologische Zwecke, 6 Sack Kohlen, 15 Ballen Heu, eine große Menge Kabel zur Temperaturbestimmung des Eises, ferner Dachpappe, 10 Sack Kork und weiteres Kücheninventar zu landen. Damit war die Ausschiffung des Materials beendet und der erste Teil der Arbeit getan.

Auch der zweite Teil mußte sich in einigen Tagen seinem Abschluß nähern. Das Haus ist bereits verschalt, die Fenster sind eingesetzt, und die Eislöcher zur Aufnahme der das Haus gegen die Sturmgewalten verankernden Drahtseile sind gegraben. Noch muß der doppelte Fußboden gelegt, müssen die Bretter mit einigen tausend Stiften an die Querbalken angenagelt werden. Diese Arbeit hatte ich übernommen, und die Folge war, daß ich mir am rechten, noch nicht geheilten Arm eine Sehnenscheidenentzündung zuzog und den Arm die nächsten Tage über in der Schlinge tragen mußte.

Während das ausgeschiffte Material durch einen bei  $\times$  (Skizze 84) verankerten Flaschenzug mittels Pferdekraft zum Sammelplatz hochgezogen und mit Schlitten zur Station gebracht wurde, besuchten der Ozeanograph, der Arzt und der Geologe die gestern erkundete Verbruchsstelle nochmals und zwar mit dem Erfolge, daß sie einen Parallelübergang fanden.

Um 5 Uhr nachmittags ging der bisher südliche Wind nach Nordosten herum und die „Deutschland“ konnte ihren Ankerplatz aufsuchen. Der Wind, der rasch zunahm, so daß um 7 Uhr abends der Anker durchsetzte, entwickelte sich rasch zum Sturm, und das Schiff mußte bis zum nächsten Vormittag mit Maschinenkraft unter dem Schutz des Inlandeises gehalten werden.

Die Zeit bis zum 17. Februar abends gehörte in erster Linie wiederum der Zusammenstellung und der Landung der Schlittenausrüstung. Die Verbindung mit der Station war nur selten möglich, da die ungünstigen Winde aus nördlicher Richtung ein Herankommen an die Barrieresteilwand verboten.

Der Sturm jagt immer noch ununterbrochen große Mengen Treibeis und Eisberge in Westrichtung an der Bucht vorbei.

Während dieser Tage hielt sich die Lufttemperatur um die Mittagszeit in den Grenzen zwischen  $-2,5^{\circ}\text{C}$  und  $-6,5^{\circ}\text{C}$ , um Mitternacht zwischen  $-6,4^{\circ}\text{C}$  und  $-6,9^{\circ}\text{C}$ ; der Himmel war fast ständig mit Stratus oder Nimbus<sup>1</sup> überzogen. Große Scharen von *Thallassoeca*, ebensolche Mengen von Pago-

<sup>1</sup> Regenwolken.



droma folgten ihren früher beobachteten Kameraden nach Nordosten; wieder andere schienen vor Antritt ihrer großen Reise übers Meer Flugübungen in der Vahselbucht abzuhalten. Weiterhin hielten sich Schwärme von Raubmöven nebst vereinzelt Sturmschwalben vorübergehend in der Bucht auf. Auch im Wasser wurde es lebendig. Robben und kleine Wale tummelten sich; vereinzelt Adeliepinguine und kleine Trupps von Kaiserpinguinen sorgten für Belebung des Bildes.

Der Abend des 16. Februar war nach Ausspruch des Kapitäns für das Schiff insofern recht gefährlich, als starkes Schneetreiben die Möglichkeit schaffte,

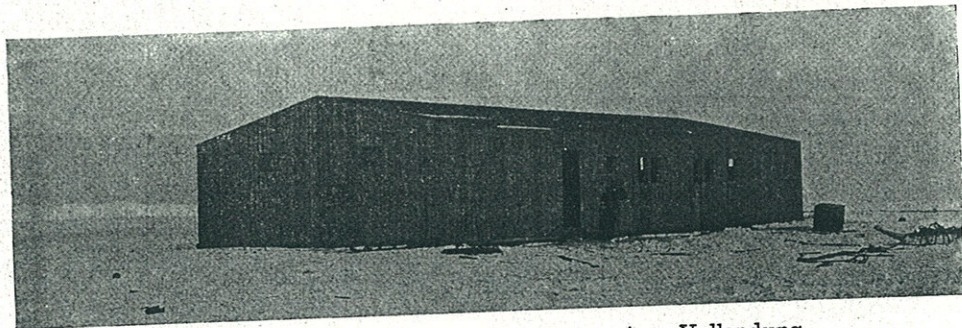


Abb. 90. Das Stationshaus kurz vor seiner Vollendung.

daß das treibende Schiff mit einem der umhertreibenden Eisberge in unangenehme Berührung kam.

Der heutige Tag bedeutete für mich die Erreichung eines Abschnittes in der Geschichte der Landung. Das Stationshaus steht kurz vor seiner Vollendung (Bild 90), und für die nächsten Tage ist ein ansehnlicher Arbeitstrupp zu einheitlicher Verwendung bereit. Wenn uns das Glück hold sein wird und wir mit Anspannung aller Kräfte arbeiten, kann das Notdepot bereits zum 27. Februar nach dem Inlandeis geschafft sein. Ist dies einmal gelungen, so ist der erste Anker ausgeworfen auf sicheren Boden, auf festem Lande. Voll frohen Mutes und in gehobener Stimmung betrachtete ich am späten Abend des 17. Februar das bisher Erreichte, das, wenn es auch nicht meinen Wünschen entsprach, doch das vorstellte, was nach fachmännischem Urteil mit den verfügbaren Kräften überhaupt hatte erreicht werden können.

Freilich, all die schönen Hoffnungen und all die sorgsam ausgearbeiteten Pläne sollten umsonst sein; wir hatten nicht mit einer Naturgewalt gerechnet, die, gerade während wir an Bord den Schlaf der Gerechten schliefen, ihrem Höhepunkt zustrebte, der alles vernichtenden Springflut!



der sich gesenkt zu haben schien, oder gar am hohen Inlandeisabbruch war deshalb vorläufig nicht zu denken. Ebenso war es ausgeschlossen, an den neugeschaffenen Steilrand A—D der Weddell-Barriere (Skizze 94) heranzugehen, da vorgelagerte schwere Eismassen dies verhinderten. Ein solches Unternehmen wäre auch noch aus anderen Gründen unsinnig gewesen. Man hätte sich nämlich in die Zwickmühle zwischen dem abgesprengten Barriereeisstück e und dem Rande der festen Barriere, A — Gegend D (Skizze 94) begeben. Ein Landungsversuch an der Barriere, westlich A war überhaupt unmöglich, da das abtreibende Eis durch den Weststrom längs deren Nordrand transportiert wurde.

Vorläufig blieb der „Deutschland“ nichts anderes übrig, als auf hoher See abzuwarten, bis die nordnordwestlichen Winde in südliche übergegangen waren, die dann die Herzog-Ernst-Bucht<sup>1</sup> von den Eismassen säubern würden. Die Barriereeismassen waren in ständiger Bewegung; überall erkannte man an den abgebrochenen Eismassen Risse, Spalten, Einstürze und Einbrüche, Aufpressungen und andere Zerstörungserscheinungen. Durch die am Nachmittag einsetzende Ostnordostdünung und den nach Ostnordost herumgehenden Wind wurde die Zerstörung der Eismassen noch wesentlich gefördert. Der Wind nahm schnell an Stärke zu und erzeugte an den Eismassen eine lebhaft Brandung; immer neue Eisbergtümmel lösten sich von den Barriereeismassen ab, und unaufhörlich stürzte Eis von den unterwaschenen und zerstörten Steilwänden in die See. Einen großen Teil dieser treibenden Eismassen schaffte der Wind nach Süden und preßte sie dort zwischen das abtreibende Barriereeisstück e und den Steilabbruch der Gletschermasse im Inneren der Herzog-Ernst-Bucht M—D (Skizze 95).

Bis zum Abend hatte sich der Wind zum Sturm entwickelt, der das treibende Eis der Umgebung in tanzende Bewegung brachte und in Fahrt versetzte. Abends gelang es der Schiffsleitung gerade noch, den Zusammenstoß mit einem in voller Fahrt antreibenden Eisberg zu verhindern. Der Sturm nahm die ganze Nacht an Stärke zu. Der nördliche Wind brachte auch wieder wärmere Temperaturen mit sich; so zeigte die Luft am Mittag eine Temperatur von  $-5,4^{\circ}\text{C}$  und um Mitternacht eine solche von  $-5,5^{\circ}\text{C}$ . Die Wassertemperatur war Mittag  $-1,2^{\circ}\text{C}$  und Mitternacht  $-1,3^{\circ}\text{C}$ .

Auffallend war die große Menge von Kaiserpinguinen, die in ihrer aufrechten Stellung bis zu je 50 Stück auf den abtreibenden Eisschollen saßen oder in

<sup>1</sup> Der große Winkel zwischen dem N—S streichenden Inlandeis und dem Ost—West verlaufenden Teil des Neulandes im Süden war, nachdem die Vahsel-Bucht zu existieren aufgehört hatte, Herzog-Ernst-Bucht getauft worden.



Um 4 Uhr nachmittags ließ der bis dahin mit voller Wucht tobende Sturm etwas nach und ging bis Mitternacht auf Stärke 7 herab, während er gleichzeitig nach Nordosten drehte. Die hohe See blieb jedoch bestehen und warf das Schiff wie einen Spielball umher. Fast alle Herren, ich selbstverständlich auch, waren seekrank. Dr. König hatte starke Schmerzen an seinen gequetschten Rippen. Prinzregent-Luitpold-Land und die Weddell-Barriere waren längst außer Sicht gekommen.

Die Temperaturen waren gegenüber den gestrigen sogar noch etwas gestiegen.

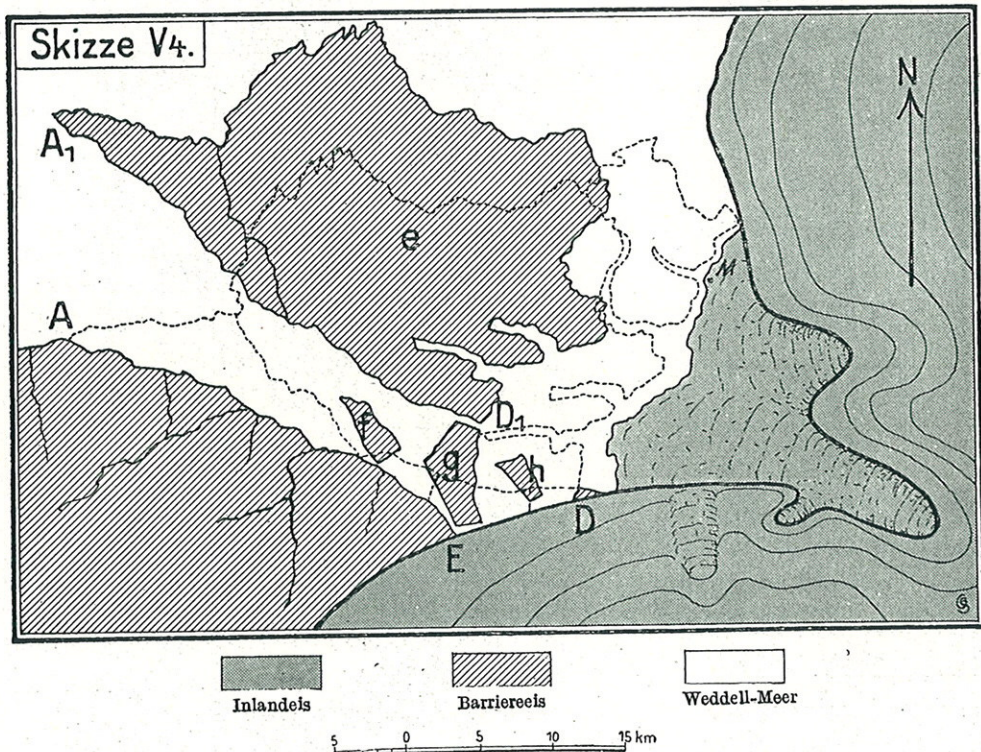


Abb. 95. Stand der Zerstörung des Barriereiteiles am 23. Februar, 9 Uhr abends.  
(Nach einer Zeichnung des Verfassers.)

Am 23. Februar 1912 nahm der Nordostwind langsam weiter ab und ging vormittags in Südwind über. Ein Riesensturmvogel umflatterte die „Deutschland“.

Die Rückfahrt nach der Herzog-Ernst-Bucht wurde angetreten, und um 11 Uhr vormittags konnten wir dort unter dem Schutz des Inlandeises nahe dem Lotpunkt 173 m in 145 m Meerestiefe Anker werfen. Die Bucht selbst war noch mit Eistrümmern bedeckt, so daß sie noch unbefahrbar war.



Schiff zurückkehren wollte. Überraschend war der Wind nach Nordosten umgesprungen und trieb nun die in der Buchtmitte lagernden Eismassen schnell wieder gegen den Inlandeisabbruch. Das Boot wurde von diesen gegen das Inlandeis gedrückt und somit von der „Deutschland“ abgeschnitten. Nur mit Mühe gelang es schließlich, das Rettungsboot mit seinen Insassen unbeschädigt wieder an Bord zu bekommen.

So endete denn dieser Tag wenig aussichtsvoll. Für mich war er allerdings in gewisser Weise erfreulich; denn der erste Schritt zur Landung auf dem festen Inlandeis hatte sich als möglich erwiesen. Die Anlage eines starken Depots mit Wohneinrichtung für 6 Mann als erster Rückhalt für den Erkundungstrupp und den Transporttrupp des Stationsmaterials ließ sich nach den gemachten Beobachtungen jeden falls durchführen. Es handelte sich ja auch nur um die Fortbewegung einiger Tons Güter. Diese sollten entweder bei M gelandet und von dort nach dem Inlandeis geschafft oder über den wächtenfreien Inlandeisabbruch weiter nördlich hochgezogen werden.

Als Kuriosum sei noch der **Fang eines Seeleoparden** durch den ersten Offizier und Björvik erwähnt. Das Tier hatte von der Schnauze bis zur Schwanzspitze die stattliche Länge von 4,2 m; in seinem Magen fanden wir ein großes Stück Seehundsfell vor.

Am Morgen des 24. Februar 1912 hatte das große Barriereeisstück die Herzog-Ernst-Bucht zum größten Teil verlassen. Die ganze Meeroberfläche im Süden und Südwesten war noch mit Scholleneis und Eisbergtrümmern übersät. Die Depotlagerung konnte auch heute noch nicht begonnen werden, da der Kapitän in der mit Eis überdeckten Bucht immer noch eine ernste Gefährdung der Rettungsboote und der Mannschaft erblickte. Da die Eismassen sich schließlich gegen uns in Bewegung setzten, wurde die Maschine klar gemacht, so daß das Schiff jede Minute Anker hoch nehmen konnte.

Am Abend lag die Herzog-Ernst-Bucht frei von den Barriereeismassen. Nur im äußersten Süden der Bucht trieben noch zwei große Eisberge. Ich hoffte sehnlichst, daß die seit Nachmittag wehenden südlichen Winde recht bald die große Bucht von allem Eis säuberten, damit am nächsten Tage endlich mit der Landung des Depots auf dem Inlandeis begonnen werden könnte!



vor, und von 5 Uhr nachmittags an ist das Meer ganz von ihm überzogen. Mit jeder Stunde macht diese Eisbildung Fortschritte; um 9 Uhr abends durchschneidet der Bug bereits Felder aus Pfannkucheneis (Bild 101). Die Kiellinie des Schiffes in dieser Eisfläche ist in großer Regelmäßigkeit weithin zu verfolgen.

Treibeis, einzelne Eisberge und Eisbergtrümmer mehren sich. Die Geschwindigkeit der „Deutschland“ erleidet bereits eine, wenn auch unwesent-



Abb. 101. Weddell-Meer. Pfannkucheneis. Erstes Stadium.

liche, Einbuße. Bald muß ja wieder offenes Wasser kommen! Für ein Zufrieren des Weddell-Meeres scheint es denn doch noch zu früh! Überdies wurden den ganzen Tag so viele Wale gesichtet, daß man auch hieraus auf offenes Wasser in der Nähe schließen darf. Ebenso lassen die außergewöhnlich zahlreichen in jenem Teil des Weddell-Meeres gesichteten Eisberge erhoffen, daß sie bei ihrer ständigen Eigenbewegung eine im Entstehen begriffene Eiskecke dauernd zerstören und auf diese Weise das Weddell-Meer südlich des



nimmt beträchtlich bis zur Stärke 7 zu. Das Barometer fällt noch immer, doch will sich im Norden kein Wasserhimmel zeigen.

Um 2 Uhr nachmittags erfolgt wieder ein langer, unfreiwilliger Halt. Am Abend schafft kräftiger Wind um das Schiff herum eine kleine Wake, die sich jedoch nach einer Stunde bereits wieder schließt; die „Deutschland“ erlebt ihre erste Eispressung, die bis 2 Uhr morgens andauert.

Die Ränder des 10—15 cm starken Pfannkucheneises schieben sich am Bug und am Heck des Schiffes vorbei und übereinander, stauen sich aber am Schiffsrumpf, sich dort mit lautem Krachen hochwulstend und stückweise abknickend. Dies erzeugt einen Lärm ganz ähnlich dem Knattern mehrerer Maschinengewehre mit dazwischen geschobenen Gewehrsalven. Das Konzert hörte sich jedoch viel gefährlicher an, als es tatsächlich war. Wohl erzitterte der Schiffsrumpf, und die Neulinge im Polargebiet kamen an Deck geeilt; doch pflegt die normale Eispressung im allgemeinen ein „viel Lärm um nichts“ zu sein.

Im Laufe des 8. März steigert sich der Wind, nach Osten drehend, bis zum Sturm (Windstärke 10, in Böen sogar 11), und so kommen wir bald in flotter Fahrt 12 Seemeilen in großen Waken bei leichtem Wellengang zwischen Feldern vorwärts, die aus altem Packeis und Jungeis bestehen. Zum Schluß sitzen wir wieder fest. Im ganzen bleibt unsere Lage also unverändert.

Die letzten Tage war im Osten und Nordosten Wasserhimmel zu sehen. Es ist durchaus möglich, daß wir, wenn wir Kurs entlang der Ostküste des Weddell-Meeres genommen hätten, bis nördlich des 70. Grades gelangt wären, da der diese Küste entlang nach Südsüdwest setzende starke Strom dieses Gebiet lange eisfrei halten dürfte. Unter Umständen hätte man auf die Weise ein Einfrieren sogar völlig vermeiden können. Bruce z. B. war am 13. März noch dem 74. Grad Süd nahe und hatte doch das Wedell-See in nördlicher Richtung unbehindert vom Eis verlassen können. Allerdings muß erwähnt werden, daß das Eisjahr 1912 nicht gerade eins der besten gewesen sein dürfte.

Sprengversuche mit pulverisiertem Trinitoluol ergeben an sich gute Resultate; doch ist die Eisdecke zu zäh und zu dick, als daß Wirkung auf weitere Strecken erzielt werden kann. Die Eistrümmer werden bis zu 20 m Höhe hochgeschleudert, die Erschütterung des Eises ist groß, die Wirkung jedoch fast Null. Die Sprengpatronen reißen in die Eisdecke nur ein Loch von 6—7 m Durchmesser.

Am Nachmittag des 9. März wird ein Krabbenfresser erlegt, der zwar keine Nahrung, dafür aber 1½ Pfund Steine im Magen hat.

Auch die nächsten Tage bringen keine Veränderung in den Eisverhältnissen.



Die Tage verlaufen recht gleichförmig. Das Schiff sitzt vollkommen im Eise wie in einem Schraubstock fest. Das Eis verstärkt sich zusehends.

Am 11. März findet Dr. König in dem Magen eines Kaiserpinguins ein Stück granatführenden Schiefers von 2 cm Durchmesser.

Am 12. März feiern wir den Geburtstag des Ehrenprotektors unserer Expedition. Das Schiff trägt Flaggenschmuck.

Die Mittagsposition des 13. März beträgt  $73^{\circ} 34' S$ ,  $33^{\circ} 12' W$ . Die Drift setzt uns also merklich nach Westen. Die Tagestemperatur ist ganz wenig gestiegen. Sie beträgt  $0^{\circ} C$ , die Temperatur der Nacht  $-6,5^{\circ} C$ . Bei leichten Winden aus westsüdwestlicher, südsüdöstlicher und östlicher Richtung ist der Himmel völlig mit Wolken überzogen.

Am 14. März werden 7 Krabbenfresser erlegt. Das Bild ringsum ist unverändert; wir treiben westwärts. Die Lufttemperatur hält sich auf  $-4,1^{\circ} C$  am Tage, in der Nacht auf  $-7,8^{\circ} C$ . Ein ganz schwacher Wind (Stärke 1) weht aus westlichen und südwestlichen Richtungen.

15. März 1912. Unser Schicksal ist entschieden; es besteht kein Zweifel mehr, wir sind im Weddell-Meer eingefroren, und die Drift hat bereits begonnen.

Der Kapitän läßt die Feuer im großen Kessel ausgehen und behält nur den kleinen Kessel in Betrieb, um die Maschine im Falle eines sehr unwahrscheinlichen Aufgehens des Eises sofort in Bereitschaft zu haben. Da der kleine ausgemauerte Kessel im Gebrauch bleibt, kann die elektrische Beleuchtung beibehalten werden. Statt mit Kohlen kann der kleine Kessel für obigen Zweck pro Tag mit dem Speck einer Robbe gespeist werden. Zum Vollbetrieb ist der Speck von  $2\frac{1}{2}$  Robben notwendig.

Ringsum Eishimmel. Der Winter<sup>1</sup> hält seinen Einzug. Durch die unvermutet schnell hereingebrochene Kälte und die rasche Vereisung des Weddell-Meeres ist mein Plan, nach Grytviken zu gelangen und mit frischen Kräften einen zweiten Vorstoß nach Süden zu machen, vereitelt worden.

Wer weiß, welchem Schicksal wir entgegengehen? Glücklicherweise war immerhin noch der  $73^{\circ} 34' S$  erreicht worden. Coats-Land, Prinzregent-Luitpold-Land und Graham-Land sowie die Eisbarriere liegen weit genug ab, um für die nächste Zeit die Besorgnisse, dagegen gepreßt zu werden, nicht aufkommen zu lassen. Doch wohin wird die Drift uns führen? Werden wir das traurige Schicksal der „Antarktik“<sup>2</sup> teilen?

<sup>1</sup> In der Antarktis ist es Winter, wenn auf der nördlichen Halbkugel Sommer ist. Im letzteren Falle ist das Nordpolargebiet der Sonne zugekehrt, im ersteren der den Südpol umlagernde Kontinent.

<sup>2</sup> Schiff Otto Nordenskjölds, am 13. Februar 1903 unweit Paulet-Inseln gesunken.



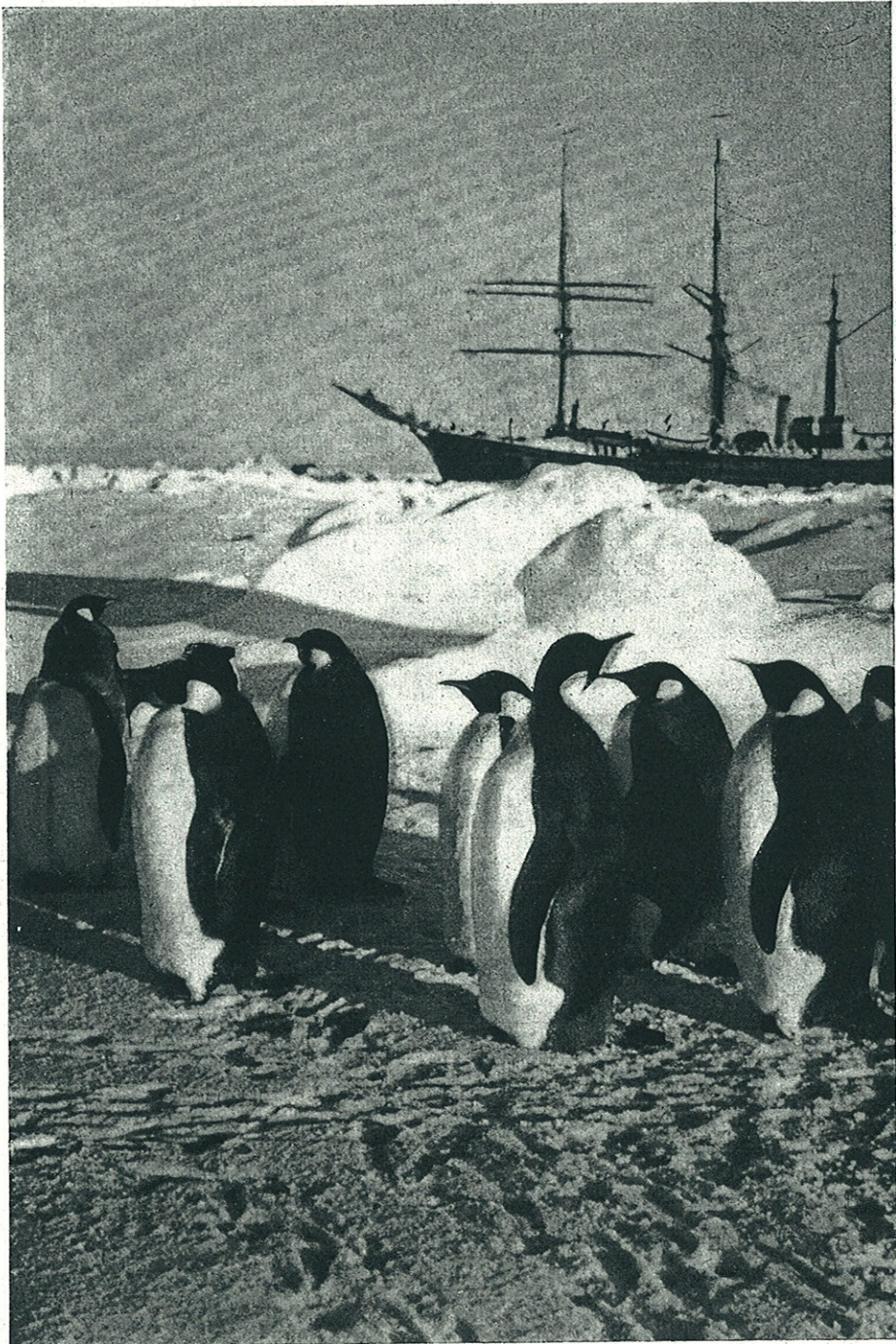


Abb. 105. Neugierige Kaiserpinguine. Im Hintergrund die „Deutschland“  
auf der Driftfahrt im Weddell-Meer.



Frost einsetzte und auch diese Lücken schloß. Diese inselförmigen Eisstücke sind von ruhenden Robben bevorzugt. Heute werden 6 Krabbenfresser während ihrer Siesta erschlagen. Den Tieren wird an Ort und Stelle der Leib geöffnet, die Eingeweide entfernt und dann ein Seil durch den Unterkiefer gezogen. Die Beute wird durch die Jäger nach dem Schiff geschleppt. Hier werden die Robben ihres Speckes entkleidet, während der Leib durch Axt-hiebe in meterlange, armdicke Streifen zerteilt wird, die dann später nochmals zerkleinert den Hunden zum Futter vorgeworfen werden.

Bei der Ausweidung der Robben zeigt es sich, daß deren Mägen nur mehr Krabben enthalten, während wir früher stets Fischreste in den Robbenmägen vorgefunden hatten. Einige Robben haben überhaupt keine Nahrung im Leibe. Sollte das ein Anzeichen dafür sein, daß die Tiere, die die Robbennahrung bilden, im Winter diese südlichen Teile des Weddell-Meerer verlassen und daß die Robben und Pinguine dann wahrscheinlich in kurzer Zeit ähnlich handeln würden? Das wären schlechte Aussichten für uns!

Die Eisfläche kann jetzt bereits unbedenklich begangen werden; allerdings ist noch Vorsicht geboten, da Wasseradern, oft durch Eisschlamm dem Auge verborgen, das Eis durchziehen.

17. März 1912. Das Eis preßt den ganzen Tag über, besonders heftig zwischen 2—5 Uhr morgens. Die 1—1½ dm dicken Jungeisplatten überschieben sich gegenseitig bis zu 15 m. Das Eis hat noch seinen zähen, wässerigen Charakter. Unsere Schiffsscholle hält allen Pressungen gegenüber Stand und bildet noch ein festes Ganzes. Die Temperatur ist bei mittelstarken südwestlichen Winden auf —16,2° C herabgegangen und fällt in der Nacht auf —18,2° C. Da heute Sonntag ist, so wird zur Feier des Tages die Dampfheizung in Betrieb gesetzt. Die Zimmertemperatur, die vorher +5° C betragen hat, erhöht sich damit auf +9° C.

Heute werden 9 Robben erlegt.

18. März 1912. An Bord ist es recht kalt und ungemütlich. Die Kabinenwände schwitzen, und alle Augenblicke fallen dem Arbeitenden oder Schlafenden kalte Tropfen ins Gesicht. Ich spanne daher über mein Bett eine Art Baldachin aus Leinwand auf. Dieses Schwitzen der Wände hörte nach einigen Monaten ganz auf, als die gleichmäßige Zimmerwärme die Wohnräume ausgetrocknet hatte.

Im Laboratorium ist immer geheizt. Dort präpariert Noack Pinguine und Seevögel. Dr. Kohls Kabine wird als photographische Kammer eingerichtet, da ein Arbeiten in der auf Deck vorgesehenen Kammer wegen der Kälte, die die Flüssigkeiten unbrauchbar macht, nicht mehr möglich ist.





Abb. 106. Zerteilen erlegter Krabbenfresser auf dem Meereis.

ist mit der hier im Weddell-Meergebiet so häufigen Stratusschicht<sup>1</sup> überzogen.

Den Tag füllen Probesprengversuche und die **Jagd** aus mit einer Strecke von **26 Robben und 10 Kaiserpinguinen**. Vor dem Schiff ist großes Schlachten, und die Meeresscholle ist rot vom Blut gefärbt. (Bild 106.) Um die Proviantvorräte und das Feuerungsmaterial zu vermehren, rege ich zu fleißigem Jagdsport an, zumal zu befürchten steht, daß die Robben bald das Weddell-  
Meer verlassen werden.

Heute schneidet unsere Drift diejenige Weddell's vom 18./19. Februar 1823.

22. März 1912. Leichte Brise aus Südosten. Tagestemperatur  $-10,1^{\circ}$ ,  
Nachttemperatur  $-7,5^{\circ}$  C. Zeitweise leichter Schneefall. Wir driften stark  
nach Nordwesten. In den letzten 24 Stunden wurden 11 Seemeilen zurück-  
gelegt. Die Mittagsposition ergibt  $72^{\circ} 53' S$  und  $35^{\circ} 15' W$ .

Seit gestern sind neue, bis 3,5 m hohe Preßhügel entstanden. Soweit wir  
vormittags sehen können, ist das Eis übereinander geschoben; erst nach-  
mittags geht es an den Bruchlinien auf, und es entstehen Waken. Beim Frei-  
legen des Ruders wird festgestellt, daß das Eis bei der letzten kurzen Fahrt  
fast bis zur Schraubenwelle hinabgepreßt worden war.

<sup>1</sup> Schichtwolken; gehobener Nebel in wagerechter Schichtung.



Jagdbeute: 10 Krabbenfresser und 10 Kaiserpinguine. Zum Heranschleifen der Beute werden jetzt Hunde benutzt. Ich werde beim Versuche, durchgehende Hunde zu halten, geschleift und verletze mir das rechte Knie. Die Hunde haben eine außerordentliche Kraft, und ich kann behaupten, daß ein starker Mann alle seine Kräfte zusammennemen muß, um 2 ins Geschirr gebrachte Hunde, die durchgehen wollen, an den Leinen festzuhalten. Drei eine Robbe witternde Hunde zu halten, mißlingt fast stets.

Das wissenschaftliche Arbeitsprogramm für die Treibfahrt war nach den Vorschlägen der einzelnen Fachvertreter folgendermaßen:

Der Meteorologe beabsichtigte Arbeiten in dem Gebiete der Meteorologie, der Aerologie und der Lufterlektrizität. In der Meteorologie war es für ihn das Wichtigste, kontinuierliche Aufzeichnungen der meteorologischen Elemente zu gewinnen. Zu diesem Zweck dienten Registrierapparate für Luftdruck, Temperatur, Feuchtigkeit und Wind nach Richtung und Geschwindigkeit. Durch genügend zahlreiche Kontrollablesungen waren die Variationsinstrumente auf absolutes Maß zurückzuführen. Falls die Instrumente durch die Ungunst der Witterung versagen sollten, hatten stündliche Ablesungen an ihre Stelle zu treten. Werte für die nichtregistrierbaren Elemente mußten durch Augenbeobachtungen in regelmäßigen Zwischenräumen gewonnen werden. Dies galt hauptsächlich für Bewölkung nach Menge, Art und Zugrichtung, für Niederschläge nach Menge und Zeit und für optische Phänomene.

Die Untersuchung der höheren Schichten, besonders auch die Beobachtung über den Zug der höheren Wolken, sollte durch Drachen, Fesselballons und Pilotballons geschehen. Geplant waren monatlich etwa 10 Aufstiege. Durch Pilotballons sollten die Schichten, die durch Drachen und Fesselballons nicht mehr erreichbar waren, wenigstens in bezug auf ihre Windverhältnisse untersucht werden.

Erscheinungen der atmosphärischen Optik sollten photographisch festgelegt werden. Da sie in den Polarzonen auch in den untersten Schichten auftreten, so mußte sich Gelegenheit bieten, die sie erzeugenden Schneekristalle mikrophotographisch aufzunehmen — eine Arbeit, die vom Geologen ausgeführt wurde — und so den nach neueren Untersuchungen wahrscheinlichen Zusammenhang zwischen Haloerscheinung und Größe wie Form der Kristalle aufzuklären.

Auf lufterlektrischem Gebiete sollten die beiden Hauptelemente Potentialgefälle und Leitfähigkeit der Luft nach den in Potsdam bewährten Methoden



instrumente auf dem Eise die drei erdmagnetischen Komponenten Deklination, Horizontalintensität und Vertikalintensität zu bestimmen (die erste überhaupt versuchte Hochseebeobachtung!). Ferner wollte er täglich absolute Messungen dieser drei Komponenten vornehmen und schließlich regelmäßige Ortsbestimmungen ausführen.

Ich selbst assistierte Dr. Pryzbyllok bei seinen Tagesbeobachtungen, während bei den abendlichen Beobachtungen Kling dies besorgte. Auch unterstützte ich den Meteorologen durch Übernahme von meteorologischen Terminen.

23—26. März 1912. Der Propeller wird hochgenommen. Die Robbenjagd gestaltet sich auch weiterhin erträglich.

Ich lasse die Bullaugen in meiner Kammer schließen und schlage die Wände meiner Kammer mit grünem Tuch aus. Nach Anbringung von Bildern meiner Lieben an den Wänden sieht es recht behaglich aus, und man bekommt so recht Lust, in diesem kleinen traulichen Heim zu arbeiten.

Aus Südwesten weht ein ziemlich gleichmäßiger leichter Wind. Die Temperatur der Luft hält sich am Tage um  $-17^{\circ}\text{C}$  und geht in der Nacht auf  $-17$  bis  $-21^{\circ}$  hinunter. Das Eis wächst zusehends. Die Eisdicke beträgt jetzt 30 cm. Waken öffnen und schließen sich, sonst ist alles beim alten. 12 Krabbenfresser und 16 Kaiserpinguine werden auf der Station eingebracht.

Das eisenfreie Beobachtungszelt für den Erdmagnetiker wird auf der alten Scholle südlich des Schiffes stark verankert. Der Meteorologe läßt einen Ballon mit Registrierinstrumenten zur Messung der höheren Luftschichten am Draht hoch; später wird dieser jeweils mit der Winde herabgeholt. Um Ballongas zu sparen, und um den Ballon am nächsten Tage wieder verwenden zu können, wird er von nun ab bei ruhigem Wetter die Nacht über durch Gewichte neben dem Schiff verankert. Aufkommen stärkeren Windes zwang jedoch zu frühzeitiger Entleerung des Ballons. Späterhin, als das Ballonhaus fertiggestellt war, konnte der Ballon zu mehreren Versuchen Verwendung finden (Bild 107).

27.—31. März. Der Wind weht in ziemlich gleichmäßiger Stärke 1—4 aus Richtungen zwischen Süden und Osten. Eine Lotung am 27. März ergibt bei  $72^{\circ} 27' \text{ S}$  und  $35^{\circ} 40' \text{ W}$  eine Meerestiefe von 3627 m. Am 28. März waren innerhalb der letzten 48 Stunden 10 Seemeilen in nordwestlicher Richtung zurückgelegt.

Die Hunde reißen sich häufig los und unternehmen Ausflüge auf das Eis. Ich gleite an Deck aus und stürze aus mehreren Metern Höhe aufs Meereis hinab. Heftige Brustschmerzen und Blutspucken.



Am 30. März unternahme ich mit Dr. König einen Spaziergang über die Jungeisfelder und Hummocks hinweg. Einzelne, mit dünnem Eis bedeckte Waken müssen vorsichtig überschritten werden. Ein paar Hunde attackieren eine Weddellrobbe, die neben einem runden, dem Körperquerschnitt angepaßten Eisloche ruht. Statt im Wasser unterzutauchen, setzt sich die Robbe gegen die Angreifer zur Wehr, jedoch völlig wirkungslos, da die Hunde viel flinker sind und die Robbe, als sie ermüdet einige Augenblicke Atem schöpft, in die Flosse, in den Leib und in den Kopf zwicken. Die Hunde freuen sich sichtlich über dieses Erlebnis und scheinen die Verteidigung der Robbe als Scherz aufzufassen. Da wir das Tier nicht mit an Bord nehmen können, veranlassen wir es, um es endlich von seinen zudringlichen Freunden zu befreien, ins Wasser abzutauchen. An mehreren Stellen beobachteten wir später in dem dünnen Jungeis Schnauflöcher, die sich die Robben mit ihren Schnauzen geschaffen haben mußten, und durch die sie ab und zu unter schnarchendem Geräusche Luft holten.

Am 31. März befinden wir uns auf  $72^{\circ} 23' S$  und  $36^{\circ} 47' W$ ; wir haben demnach in den letzten beiden Tagen 12 Seemeilen in nordwestlicher Richtung zurückgelegt.

Im Westen ist ein großer Eisberg auf 10 km Entfernung sichtbar; sonst fehlen diese gefährlichen Nachbarn glücklicherweise. Habe starke Brustschmerzen und kann kaum gehen.

1. April 1912. Der Navigationsoffizier wird mit der Nachricht geweckt, „sämtliche Schiffschronometer sind stehen geblieben“. Er eilt bestürzt an Deck. Ein anderer Herr folgt mit Hast dem Rufe nach Unterstützung, einen gefangenen Wal, der schon halb aufs Eis heraufgezogen sei, vollends aufs Trockene zu befördern. Ein dritter stürmt mit seinem Schießgewehr auf Deck, um einen in Sicht gemeldeten Seeleoparden zu schießen. Polare Aprilscherze!

Das Eis hat jetzt eine solche Dicke, daß ich ohne Bedenken die Verbringung der Hunde nach der alten Scholle im Süden anordnen kann. Im Eis werden 3 lange Stahltaue verankert und an diesen in Abständen von ca. 1,5 m die Hunde an 2 m langen Ketten und Halsgurten befestigt. (Bild 130.) Welche Freude haben die guten Tiere, endlich wieder das Schiff verlassen zu können. Jeder Hund gräbt sich im Eis ein Plätzchen zurecht, auf dem er sich wie ein Igel zusammenrollt, dabei die Schnauze unter seinem buschigen Schweif vergrabend. Erst auf Schnee und Eis fühlen sich die Hunde heimisch. Mag es schneien und stürmen, soviel es will, der Polarhund kümmert sich wenig darum; im Gegenteil, den Schnee begrüßt er, da ihn der Schnee letzten Endes wärmt; er ersetzt den Tieren auch das Trinkwasser.



das Schiff zu bringen. Sie wird deshalb auf dem Meereis belassen, am Schiffe angebunden und soll im Falle der Not mit Flaschenzug hochgebracht werden. Später gewöhnte sich auch Elsa an die hölzerne Hühnerstiege.

Am 3. April 1912 beginnen meine Ablesungstermine der Widerstandsthermometer. Vorläufig sind drei Thermometer angebracht, später wurde die Zahl auf fünf erhöht. Eins ist im meteorologischen Häuschen auf der Kommandobrücke aufgestellt, eins halbmast und eins über der Tonne im Großmast. Auf diese Weise werden die Temperaturen von drei Luftschichten kontrolliert. In den nächsten Tagen soll ich die von 7 Uhr morgens bis 9 Uhr abends stündlich, später halbstündlich durchgeführten Messungen beginnen. Durch diese Arbeit bin ich an das Schiff gefesselt und muß von nun ab meine Spaziergänge aufgeben. Dr. König übernimmt die Termine nachts von 10—12 Uhr.

Der Südoststurm flaut gegen Abend langsam ab. Die Lufttemperatur am Tage ist auf  $-3,1^{\circ}\text{C}$  gestiegen. Eine Wake im Westen hat sich auf 150 m erweitert, in ihr **tummeln sich Wale**. Dort legen wir Reusen aus.

Die Scholle, die das Schiff umschließt, hat einen Durchmesser von ca. 1,2 km. Möge sie sich rasch verstärken und nicht zerbrechen!

4. April 1912. In den letzten 4 Tagen sind wir 37 Seemeilen in westnordwestlicher Richtung getrieben, eine respektable Leistung. Wenn die Drift so weiter geht, müssen wir entweder bald in die gefürchtete Nähe von Graham-Land kommen, oder die Driftfahrt muß frühzeitig ihren Abschluß finden. Die kräftigen Südostwinde halten an. Die Temperatur ist für Polarverhältnisse immer noch sehr warm,  $-4,5^{\circ}\text{C}$  in der Nacht und  $-6,0^{\circ}\text{C}$  am Tage.

Der 5. April ist ein prachtvoller Tag. Mittags dichte Nebel, von Sonnenstrahlen durchbrochen, die auf die endlos grellweißen Eisfelder goldig leuchtende Flecke zaubern und das unruhige Meereisprofil durch den Nebelschleier in warm angetönten Konturen erscheinen lassen. Die Luft ist ein auf- und abwogendes Meer von Wolken und Dampf, auf welches die Sonne noch nie gesehene Farbeneffekte malt. Alles in allem eine gigantische Naturscheinung. Sie gäbe einen würdigen Hintergrund zu Dantes Göttlicher Komödie ab.

Im Nordwesten und im Osten des Schiffes bilden sich neue Waken, die sich bald zusehends erweitern. Das Eis macht einen gelockerten Eindruck. Am 5. April geht der Wind allmählich nach Osten und dann nach Südwesten herum. Die letzten 5 Tage wurden wir rein nach Westen getrieben. Mit dem 5. April hat der im Beginn der Driftfahrt so schnelle Fortschritte bringende Teil seinen Abschluß gefunden. Von nun ab sollte es langsamer gehen.



## 25. Kapitel

### Westdrift — 6. April bis 7. Mai 1912

Bis Ende April führte die Drift das Schiff in sehr unregelmäßig verlaufender Route ungefähr 2° westwärts. In der zweiten Hälfte des Monats verlief die Fahrt sogar schleifenförmig, stellenweise in östlicher Richtung.

Starker Frost war immer noch nicht eingetreten; erst in der zweiten Hälfte des Monats sank die Lufttemperatur unter  $-20^{\circ}\text{C}$ . Schwache bis mittelstarke Winde wehten in der ersten Hälfte des April vorwiegend aus nordöstlicher Richtung. Das Eis hatte also die Möglichkeit, sich in dieser ruhigen Zeit zu festigen. Das kam dem Schiff und den Stationsarbeiten und schließlich auch Menschen und Tieren, die dadurch größere Bewegungsfreiheit gewannen, zugute. An einigen Stellen, besonders im Westen des Schiffes, hatten sich zwar einige 4—5 km lange nordsüdreichende Waken gebildet, doch hielten die zusammengekitteten Meereisflächen im großen und ganzen jetzt besser zusammen.

6.—11. April 1912. Die Fernsicht ist häufiger durch Nebel beschränkt, der Himmel fast gänzlich mit Wolken überzogen. Einmal war die Takelage und das Tauwerk mittags mit einer starken Reifauflage bedeckt, was dem Schiff ein zauberhaftes Aussehen verlieh. Die dünnen Taue sahen in ihrem Reifmantel wie dicke Trossen aus.

Am 6. April wird das Variationshaus für Dr. Przybyllok fertiggestellt; am 10. April richtet er es ein.

Die großen Waken im Westen haben sich am 8. April zugeschoben. Die Eisränder sind stellenweise übereinander gepreßt, und Eistrümmer von 5 Tons Gewicht werden festgestellt. Diese Erscheinung des Schwindens der Waken hängt mit dem Stauen des Eises am Westufer des Weddell-Meeres zusammen.

Das Eis zeigt viele diatomeenreiche Stellen. Die Robben scheinen unsere Umgebung verlassen zu haben. Erst am 10. April gelingt es wieder, einige Robben zu erlegen.



in südwestlicher Richtung 15 Seemeilen. Die Mittagsposition des 13. April beträgt  $72^{\circ} 29' S$  und  $39^{\circ} 50' W$ .

An diesem Tage nehmen auch die erdmagnetischen Registrierbeobachtungen ihren Anfang. Es sind die ersten auf hoher See, auf Meereisboden, ausgeführten. Hoffentlich stellt sich bald heraus, daß die gewonnenen Werte brauchbar sind.

Die Sonne, die infolge der Refraktion als verzerrte, unregelmäßig umgrenzte Feuerkugel untergeht, zeigt am nächsten Tage, dem 14. April 1912, um 8,30 Uhr morgens einen schönen Sonnenring. Wir sollten dieses Phänomen im Laufe unserer Driftfahrt noch sehr häufig sehen, ebenso Nebensonnen und Lichtsäulen.

Am 15. 4. wird es kälter. Gegen Mittag zeigt das Thermometer  $-29,1^{\circ}$  und in der Nacht  $-30,5^{\circ} C$ . Die Sonne überflutet am Morgen die Eisfläche mit mattem, violetterm und leuchtendem Orangelicht. Es liegt eine majestätische Ruhe über dieser toten Natur, eine Ruhe, die für manchen Menschen einen Genuß bedeutet, die aber in ihrer andauernden Beharrlichkeit anderen wieder auf die Nerven geht.

Die Pferde werden von jetzt ab zum Herbeischaffen von Trinkwassereis verwendet. Auf einem nahen großen Hummock wird möglichst hochliegendes salzfreies Eis losgehackt, in großen Blöcken auf Schlitten verschnürt und die Last nach dem Schiff gezogen. Dort wird das Eis, meist mit Pferdekraft, auf Deck hochgehiebt.

Am Abend gelingt es überraschenderweise, 3 Kaiserpinguine zu erbeuten. Auch an Robbenspeck haben wir jetzt so große Mengen, daß ich für den Winter 2 Tons als Reservenahrung für die Hunde reservieren lassen kann. Vorläufig werden die Tiere wie bisher mit Robben- und Pinguinfleisch gefüttert; später, wenn dieses aufgebraucht ist, soll ihre Nahrung zur Hälfte aus Robbenfleisch und zur Hälfte aus Hundekuchen bestehen.

Ein Südlicht im Südsüdosten, das bis zur Höhe von  $5^{\circ}$  über den Horizont reicht und die Form eines matten Lichtbogens hat, ist von 10 Uhr abends bis 12,30 Uhr nachts zu sehen.

16. April. In der Maschine läßt man das Feuer im kleinen Kessel ausgehen, da Kohlen gespart werden sollen, und der Speckvorrat ein längeres Befeuern des Kessels nicht mehr gestattet. An Stelle der Dampfheizung tritt die Ofenheizung; jedes Logis und sowohl die kleine als auch die große Messe besaß einen Ofen. Am Anfang ist diese Beheizung sehr unangenehm, da die Abzugsröhren zum Teil mit Eis verstopft sind und die Innenräume des Schiffes infolgedessen unter Rauch gesetzt werden.



Björvik baut mit Hilfe von Holzschlittenkufen und darüberegelegten steifgefrorenen Robben- und Pinguinfellen als Dach 3 mannshohe Eishütten. Die mittlere Hütte ist als Stall für das Pferd Elsa, das sich nicht an Bord schaffen läßt, bestimmt. Die anderen beiden Eishütten dienen als Aufbewahrungsort für das gehackte Robben- und Pinguinfleisch.

Auf dem Schiff wird die für die Station bestimmte Azetylenbeleuchtung eingerichtet, um Petroleum zu sparen und das feuergefährliche Karbid zu vermeiden.

Bei  $72^{\circ} 20' S$  und  $40^{\circ} 17' W$  schlägt das Lot bei 3138 m auf Grund.

17. April. Das absolute und das geodätische Haus werden aufgestellt. — Es ist Vollmond, dem ich immer mit Besorgnis entgegenehe. Diesmal hat die Springflut mehrere Risse und Spalten geschaffen, alle jedoch über 1 km vom Schiff entfernt. Das Eis ist sonst ruhig; hoffentlich bleibt die Schiffscholle intakt!

Heute zeigt die Sonne zwei Nebensonnen, wovon die linke unter Sonnenhöhe ist, ferner eine Säule und einen Ring (Skizze 109).

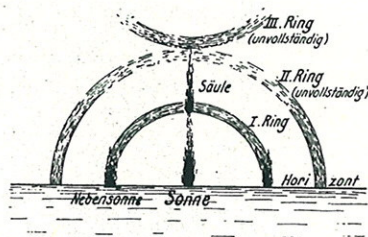


Abb. 109. Nebensonnenbild.

Die Sonne scheint auf die Backbordseite des Schiffes und ich beneide die Herren, die das Bullauge ihrer Kabine noch nicht geschlossen haben und das Sonnenlicht noch immer genießen dürfen. Seit dem vorhergehenden Tage versetzte uns die Drift 12 Seemeilen nach Südosten.

18. April 1912. Von heute ab übernehme ich auch die Ablesung von 5 in verschiedene Eistiefen gesenkten Bodenthermometern. Die Ablesung geschieht auf elektrischem Wege und in 6 Terminen.

Abends ist im Abschnitt SO bis SW ein schwaches Südlicht sichtbar.

19. April 1912. Das große Anemometer im geodätischen Haus wird dem Betrieb übergeben. Es registriert selbsttätig Windrichtung und Windstärke.

12 Kaiserpinguine müssen heute ihr Leben lassen. Ein Schlag mit einem Knüttel auf den Kopf bläst ihr Lebenslicht aus. Stolz wie die Tiere sind, er-



Während uns der gestrige Tag 10 Seemeilen versetzte, machten wir heute nur 2 Seemeilen. Die Temperatur bleibt immer kalt und bewegt sich Tag und Nacht um  $-30^{\circ}$  C herum.

21. April 1912. Sonntag. Die Expeditionsmitglieder werden gewogen. Es ist auffallend, daß von den Herren der Messe alle, die achter wohnen, zugenommen, diejenigen, die mittschiffs wohnten, abgenommen haben. 8,30 Uhr vormittags bekommen wir ein sehr hübsches Bild einer Nebensonne zu sehen. Klare Luft, die von Eiskristallen glitzert.

Seit gestern driften wir 5 Seemeilen nach Westnordwesten. An Bord werden Stimmen laut, die von der Möglichkeit einer Durchfahrt südlich Graham-Land nach den Meeresgebieten in Gegend Charcot-Land, ähnlich der Magellan-Straße in Südamerika, sprechen, die also Graham-Land als Insel ansprechen. Die bisher vorherrschend nach Westen gerichtete rasche Drift ist allerdings auffallend, doch glaube ich nicht an die oben ausgesprochene Vermutung. Meiner Meinung nach gehört Graham-Land zu Westantarktika und bildet mit diesem ein zusammenhängendes Ganzes. Der Strom muß uns nach meiner Vermutung bald nach Norden treiben.

Bisher konnten wir die interessante Feststellung machen, daß im Weddell-See der Strom stets mit dem Winde wechselt. Selbst schwacher Wind spiegelt sich in der Drift der Eisfläche wieder.

22. April 1912. Bei vorherrschend leichten südwestlichen Winden werden wir 8 Seemeilen in Nordostrichtung versetzt. Die Tagestemperatur beträgt  $-31,6^{\circ}$  C. **Beute: 4 Kaiserpinguine.**

Die Tagesdauer nimmt wesentlich ab, Sonnenaufgang 8.45 Uhr, Untergang 3.15 Uhr. Es ist so kalt, daß das Petroleum der Lampe im Variationshaus gefriert.

Bisher sind 4 volle Gruppen Proviant verbraucht worden. Wir verfügen demnach noch über 14 und hätten damit noch 2 Jahre reichen können. So schnell konnten wir also nicht verhungern. Allerdings mußte die Möglichkeit ins Auge gefaßt werden, mit dem Schiff ein zweites Mal zu überwintern. Verschwendung durfte also nicht einreißen, auch mit dem Petroleum mußte gespart werden.

Das Pferd Stasi ist heute unwohl; es leidet an einer kleinen Magenverstimmung. Kein Wunder, es hat gestern auf dem Eis ein Exemplar des „Hamburger Fremdenblatt“, sowie eine ganze Zigarrenkiste mit Deckel gefressen und hinterher noch einen Knochen abgenagt. Dabei brauchen die armen Tiere nicht zu hungern; jedes Pferd erhält täglich 2 kg Heu und 2 kg gemahlene Mais, sowie 2 Körbe voll Schnee. Trotzdem fressen sie alles, was sie erwischen, auch ihren eigenen Mist, den übrigens auch die Hunde bevorzugen.



23./24. April 1912. Vorherrschend nördliche Winde bringen etwas wärmere Luft, so daß wir am Tage nur  $-19,4^{\circ}$  C. haben. In der Nacht zum 24. geht allerdings der Wind nach Südwesten herum, und entsprechend sinkt die Temperatur auf  $-28,0^{\circ}$  C. Den ganzen 23. April über herrscht Schneesturm. In das luftelektrische Beobachtungshaus wird der Schneestaub durch die Ritzen des Holzes gepreßt und überlagert alle Instrumente. Verkleben der Ritzen mit gummierten Leinenstreifen hilft diesem Übel ein für alle Mal ab. Meine Brustschmerzen wollen nicht weichen. Nachmittags mache ich einige kinemographische Aufnahmen. Dann verliere ich meine geliebte Uhr mit nachts leuchtendem Zifferblatt im Schnee. Ich vermisse sie sehr; sie war mir ein angenehmer, schwer zu entbehrender Kamerad gewesen.

Um 5 Uhr abends setzt nun die Dunkelheit ein. Gerade die Abendzeit war mir immer die liebste. Wir lagen ja so sicher mit dem Schiff im Eise und hatten eigentlich keine Sorgen.

Vom 23. auf 24. April hat sich die Scholle um 3 Grad von West über Nord gedreht. Wir sind dabei 7 Seemeilen nach Nordosten gedriftet.

25.—30. April 1912. Am 25. kommt Sturm aus östlicher Richtung auf, der erst nach einigen Tagen abflaut. Die Temperatur dabei ist recht hoch ( $-12,7^{\circ}$  C). Die Pferde, mit Ausnahme von Elsa, werden auf das Schiff gebracht, um sie nicht unnötigen Gefahren auszusetzen.

27. April. Ein einzelner Pagodroma umfliegt unser Heim. Ein Wunder! Möchte dieser schnelle weiße Vogel doch Glück bringen!

Ich arbeite in diesen Tagen viel an der Herstellung einer Karte der Herzog-Ernst-Bucht und der Schiffsroute im Weddell-Meer.

Draußen pfeift ein starker Nordostwind. Die letzten Tage haben die Umgebung des Schiffes wesentlich verändert. Der Schneesturm hat Schneewehen von Meterhöhe aufgebaut, die an ihrer Oberfläche, und zwar zumeist an der Windseite und auf der Kammlinie, festgefroren und daher so hart sind, daß man sie hier, ohne einzubrechen, betreten kann. Den Vorratshäusern haben sich hohe Schneewehen vorgelagert und ebenso der Windseite des Schiffes. Die packeisähnlichen hügeligen Stellen des Meereises sind durch den Schnee wie ausnivelliert.

Im Südwesten ist eine 20 m breite und 1 km lange Wake ca. 200 m vom Schiff ab entstanden. Ringsum klafft das Eis. Nur unsere Scholle hält, hoffentlich auch auf die Dauer!

Am Ende des Monats lassen die Winde nach. Die Temperatur geht am letzten April sogar auf  $-10^{\circ}$  C herauf. In 48 Stunden haben wir 7 Seemeilen in Südwestrichtung zurückgelegt.



Von jetzt ab habe ich etwas mehr Muße; ich brauche nur mehr 270 meteorologische Ablesungen pro Tag zu machen.

Die Hündin Svean hat wieder Junge; sie schlägt damit den Mutterrekord.

In der Zeit vom 1. bis 7. Mai versetzte uns die Drift in ziemlich genau westlicher Richtung und zwar bis  $72^{\circ} 20'$  S und  $42^{\circ} 10'$  W (Meerestiefe 2653 m).

1.—3. Mai 1912. Das ganze Schiffsdeck wird nunmehr mit einer Überdachung aus Holz und Falkenbergscher Leinwand überkleidet, so daß ein Verkehr von Achter zum Vorschiff, gegen Wind und Wetter geschützt, möglich gemacht ist. Auch die Wohnräume sind auf diese Weise nach oben hin besser geschützt und somit wärmer geworden. An den Seiten dieses Aufbaues sind Fenster des Stationshauses eingesetzt. Neben dem Kamin wird das Häuschen mit dem Azetylgaserzeuger aufgestellt. Die Drachenwinde ist auf das Dach des Laboratoriums aufgesetzt.

Kling stürzt heute beim Reiten und zieht sich eine schmerzhaftes Hüftquetschung zu. Er kam noch gut weg; denn ein Sturz auf Eis, noch dazu im Bogen, gehört nicht zu den Annehmlichkeiten.

5 Pinguine werden heute erlegt. — In den letzten 48 Stunden legten wir 8 Seemeilen nach Nordwesten zurück.

Mondhöfe und Mondringe werden von jetzt ab eine häufige Erscheinung, ebenso Lichtsäulen zum Mondhof und Ansätze dazu, Lichtstellen senkrecht unter dem Mond nahe der Kimm, dort gewöhnlich breit ansetzend und sich nach oben verjüngend. Rauhreif wird jetzt häufiger. Im Eis ist eine leichte Bewegung zu spüren. Am Abend des 3. Mai zeigt der Mond einen aus 4 Ringen zusammengesetzten Hof und leuchtet dabei so klar, wie ich es noch nie gesehen habe.

4.—6. Mai 1912. Heute vor einem Jahr hat die „Deutschland“ Hamburg verlassen!

Zur Verhütung von Feuer erlasse ich mehrere Bestimmungen, so z. B. über Nichtrauchen in der Nähe des Ballonhauses, Vorsicht mit brennendem Tabak usw.

Die Waken sind alle zugefroren. Das Jungeis auf den Waken ist nun überall so stark, daß es gefahrlos begangen werden kann. An einigen Stellen zeigt das Eis frische N—S-verlaufende Sprünge, Aufpressungen und Überschiebungen. Die Schneewehen sind überall festgefroren. Von jetzt ab werden oft Ski-Ausflüge gemacht.

Das rasch abgemagerte Pferd Max fiel in letzter Zeit wiederholt im Stalle



bahn wird auch von den Skifahrern gern benutzt. (Skizze 108.) Um auch den Hunden ab und zu Bewegung zu verschaffen, werden diese zu ihrer größten Freude auf einige Tage freigelassen.

2 Weddellrobben, die wohl den Anschluß an ihre fortgezogenen Kameraden verloren hatten, werden erbeutet.

14.—21. Mai 1912. In diese Zeit fällt die schleifenförmige Driftfahrt nach Nordosten. Hierbei gelingt es noch einmal, die um die Mittagszeit knapp über dem Horizont stehende Sonne zu Gesicht zu bekommen. Auf der Rückfahrt verschwindet sie wieder.

Bis zum 16. abends wehen die Winde vorwiegend aus Westen, dann wechseln sie häufig und kommen aus den verschiedensten Richtungen.

Mit Ausnahme des 20. Mai, an dem Nordostwind stand, der uns wärmere Luft zuführt, bleibt die Tagestemperatur immer zwischen  $-21^{\circ}$  und  $-28,8^{\circ}$  C. Nachts bewegt sich die Temperatur zwischen  $-19^{\circ}$  und  $-33^{\circ}$  C. Fast jeden Tag fällt jetzt etwas Schnee. Am 21. nachts setzt sehr starker Schneefall ein.

Die früher gesichteten Eisberge sind anscheinend festgefroren, denn sie verändern ihre Lage zum Schiffe vorläufig nicht.

Purpurrot und glutrot leuchten die Wolken nahe der Stelle, wo sich die Sonne unter dem Horizont befindet. Der Erdschatten ist, besonders nachmittags, nahe am Horizont als blaugraue Tönung der Luft in der zur Sonne entgegengesetzten Richtung zu erkennen.

Am 19. Mai treten Kling und der Geologe unter Dr. Königs Führung eine Schlittenfahrt nach dem 8,5 km entfernten Eisberg A im Nordnordwesten an. (Skizze 114.) Sie nehmen Verpflegung für 8 Tage mit.

Die Hunde raufen sich dauernd um die Leckerbissen, die der Abfall enthält. Beim Ausleeren jedes Abfallkübels ist stets großes Gedränge; ebenso ist das „W.C.“ dauernd umlagert.

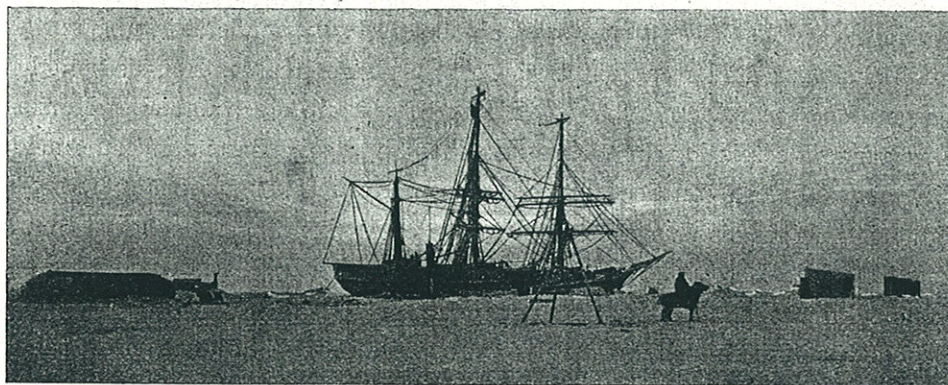
Am 20. Mai stellen sich beim Schiff 2 Hunde vom Kling-Gespann ein. Sie mußten sich losgerissen haben. Grund: die zum Gespann gehörige Hündin war diesmal beim Schiff zurückgeblieben.

Am Abend dieses Tages werden Anzeichen eines Südlichtes beobachtet. Ebenso zeigt sich am nächsten Morgen um 4 Uhr ein heller Schein im Südwesten in  $8^{\circ}$  Höhe.

21.—24. Mai 1912. Wir werden in dieser Zeit 17 Seemeilen in nordnordwestlicher Richtung versetzt. Die Winde blasen aus südöstlicher Richtung; am 24. Mai steigern sie sich bis Windstärke 7. Die Temperatur des Tages hält sich zwischen  $-17$  und  $-20^{\circ}$ , die der Nacht zwischen  $-16,5^{\circ}$  und  $-18,2^{\circ}$  C. Jeden Tag etwas Schneefall.



Am 22. Mai kehrt die Schlittenpartie vom Eisberg A zurück. Am ersten Tage ihrer Reise war es ihr nicht gelungen, ans Ziel zu kommen, da sie durch Nebel und Waken behindert worden war. Am nächsten Tage aber gelangte sie, allerdings unter Schwierigkeiten, an den Eisberg. Dieser hatte im Umkreis von 2 km die Eisfläche zerrissen, und das ganze Eistrümmerfeld befand sich in Bewegung. Die Eisplatten wurden hochgepreßt und über Hummocks geschoben. Aus diesem Grunde hatte der Trupp am Abend vor der Ankunft am Eisberge fluchtartig das Zelt abbrechen müssen, da auch die Scholle, auf der



▲  
Hundehaus.

▲  
Meßbloch im Eise.

▲ ▲  
Absolutes Haus. Stationshaus.

Abb. 113. Driftfahrt. Gesamtbild der Winterstation.  
9. Mai 10 Uhr vormittags.

sich der Zeltplatz befunden hatte, in Mitleidenschaft gezogen worden war. Nach Meinung der Herren wäre das Schiff in dieser Preßzone überaus gefährdet gewesen. Nach Ansicht des Geologen bestand der Eisberg aus Gletschereis und war vermutlich vom Graham-Land gekommen. In der Umgebung des Schiffes traf der Trupp **12 Robben an.**

Am 23. Mai reißt rings um die Schiffsscholle in einer Entfernung von 400 bis 600 m das Eis auf, so daß es nunmehr von langen Sprüngen durchzogen wird.

25. Mai bis 1. Juni 1912. Die Drift setzt in nordwestnördlicher Richtung. Am 1. Juni erreichen wir die Position  $71^{\circ} 14' S$  und  $43^{\circ} 51' W$ .

Die Winde wehen im allgemeinen aus nordwestlichen, westlichen und südwestlichen Richtungen, nur am 25. blasen starke südliche und am 29. Mai sehr starke nordnordöstliche Winde, die bald für kurze Zeit in südöstliche Winde übergehen.

Die Tagestemperatur hält sich bis auf die etwas wärmeren beiden letzten Tage zwischen  $-21$  und  $-36^{\circ} C$ .



verhältnisse sind sehr wechselnd, und zwar herrschen Winde aus südlicher Richtung vor. Es ist daher natürlich, daß die Temperatur in der ganzen Zeit nur zweimal unbedeutend über  $-25^{\circ}\text{C}$  steigt, und die Nachttemperaturen sich meist in der Nähe von  $-30^{\circ}\text{C}$  halten.

7.—10. Juni 1912. In dieser Zeit herrscht im allgemeinen gutes Wetter. Einmal haben wir sogar, abgesehen von einigen Cirren, völlig wolkenlosen Himmel — welche Seltenheit!

Dr. Przybylloks Erdinduktor streikt in letzter Zeit öfters, und so entfernt er die Metalldämpfung und ersetzt sie durch eine Petroleumdämpfung in einem Kupfernäpfchen, die sich von nun ab vorzüglich bewährt.

Trotz der kräftigen südwestlichen Winde treiben wir am 8. nur sehr wenig nach Osten; es muß demnach eine scharf nach Westen setzende Strömung vorhanden sein.

Der Kapitän fühlt sich an diesem Tage besser, doch sieht er schlecht aus und hat starke Herz- und Atembeschwerden. Zeitweilig verläßt der Kranke sein Bett, doch bekommt ihm dies nicht sonderlich.

Am 9. Juni mittags große Helligkeit. Wir holen die Sonne anscheinend wieder ein.

Am 10., einem wundervollen Tage, zeigt sich in einer Wake ein Wal, der eine Fontäne steigen läßt. An diesem Tage wird auf dem großen Hummock im Südwesten für den Fall, daß wir schiffbrüchig werden sollten, ein Notdepot<sup>1</sup> gelegt. Von dem gelandeten Depot würden die Schiffbrüchigen im Bedarfsfalle 4 Monate lang ihr Leben fristen können. Durch Ergänzung mit Robben- und Pinguinfleisch müßte sich diese Zeit mindestens verdoppeln lassen. Eine so lange Zeitspanne käme jetzt aber kaum mehr in Betracht, da wir mit der Scholle im beginnenden Polarsommer die hohe See erreicht haben müßten.

11.—18. Juni 1912.

Die im Westen sichtbaren Eisberge haben sich in ihrer Lage zueinander derart verschoben, daß der westlicher gelegene Eisberg B nach B' gewandert ist. Entweder setzt weiter westlich die Strömung stärker nach Norden, oder der Eisberg B hat offenes Wasser vor sich gehabt. (Skizze 114.)

<sup>1</sup> Dieses Depot enthielt 2250 kg Lebensmittel und zwar:

10 Kisten Brot .....	393 kg	1 Kisten Hafergrütze .....	130 kg
4 „ Zucker .....	200 „	3 „ Schmalz .....	150 „
6 „ Erbsen u. Bohnen...	220 „	2 „ Butter .....	100 „
9 „ Fleisch .....	540 „	1 „ Kakao .....	40 „
3 „ Margarine .....	150 „	3 „ Suppen, Salz, Ge-	
6 „ Milch .....	72 „	müse .....	180 „
3 „ Kartoffeln .....	75 „	1 „ Tee .....	10 „



Bei  $70^{\circ} 36' S$  und  $42^{\circ} 56' W$  werden 3683 m gelotet.

Im Hundehaus spielt sich ein Kriminalfall ab. Lucy schenkt 3 Kindern das Leben. Mein Lieblingshund Anatak, der den Vorgang mit regstem Interesse verfolgt hatte, schnappt der tiefbetrübten Wöchnerin ein Kind weg und frißt es mit sichtlichem Behagen auf. Das zweite Junge wird totgebissen; dem dritten rettet Dr. König das Leben.

9 Weddellrobben und 2 Kaiserpinguine werden erlegt. Ein Robbenembryo wandert in Spiritus.

Im Ostsüdosten ist das Eis in leichter Bewegung; man merkt das Herannahen der Springflut. Die Zeit zwischen Voll- und Neumond, also die zweite Hälfte des Monats, war bisher stets unruhig, während zwischen Neumond und Vollmond meist Ruhe herrschte.

Dem Kapitän geht es wesentlich besser, so daß er an den Mahlzeiten in der Messe wieder teilnehmen kann.

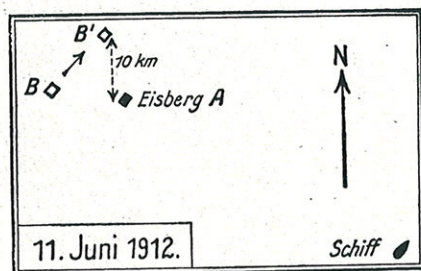


Abb. 114. Driftfahrt. Eisberge A und B.

Am 14. Juni reicht der Erdschatten ca.  $15^{\circ}$  hoch über den Horizont und leuchtet blauschwarz. Am 15. Juni beobachten wir die gleiche Erscheinung, die wir schon in der Vahselbucht beobachten konnten: eine Hebung des Horizonts, eine anormale Refraktion. Eisberge, die sonst nicht gesehen werden konnten, erscheinen über der Kimm schwimmend in unscharfen Umrissen. Auch Tafelberge, die unverhältnismäßig hoch sind, befinden sich dazwischen. Stellenweise sieht es so aus, als schwimmen diese Eismassen in großen Waken. Ähnliche Erscheinungen bekamen wir noch öfter zu sehen, so am 19. und 20. Juni, an dem von Dr. Przybyllok eine Hebung des Horizonts von  $12'$  über die normale Kimm gemessen wurde, die sich in den verschiedensten Himmelsrichtungen abwechselnd verstärkte. [Die dunklen Stellen dieser fatamorganaartigen Erscheinung waren nach oben hin durch eine feine weiße Linie begrenzt, die sich bis 2 Uhr nachmittags beträchtlich verstärkte und dann mit der Dämmerung abnahm.

Die Springflut vom 15. Juni hat alles Eis im Umkreis von 1 km Entfernung



verlangsamen natürlich unser Vorwärtskommen, denn wir müssen beim Überqueren frischgefrorener Stellen sehr vorsichtig sein. Falls einer von uns ins Wasser gefallen wäre, hätte er sicherlich, ehe er imstande gewesen wäre, Kleider zu wechseln, bei dieser grimmigen Kälte „in den Schnee beißen“ müssen. In einer der Rinnen sahen wir plötzlich einen Finnwal durch die Eisdecke brechen, dem schwarzen Rücken entsteigt ein Strahl, der sich in eine Dampfwolke verwandelt, die dünnen Schollen fallen rasselnd wieder zusammen und begraben den schwarzen Rücken unter sich; wir starren noch immer nach dem Fleck, ohne einen Ton zu sagen, denn jeder dachte in diesem Moment, was wohl passiert wäre, wenn wir gerade an dieser jetzt zerstörten Stelle gestanden hätten. Dieser Vorgang dauerte kaum 3 Sekunden, und bei dem geisterhaften Licht und unserer stillen Umgebung kam uns diese Unterbrechung wie eine Vision vor.

Gegen 2 Uhr nachmittags ist es so dunkel geworden, daß unser Leiter beschließt, zu lagern. Wir haben uns an diesem Tage nur 4 km in südwestlicher Richtung vorwärts gearbeitet, was allerdings während der kurzen Dämmerung von 2 ½ Stunden und dem zerklüfteten Packeis noch gar nicht so schlecht war. Der Schlittenmesser funktionierte nicht mehr, jedenfalls war der Mechanismus gefroren; wir müssen uns von nun an auf Schätzungen der zurückgelegten Distanzen verlassen.

Als ich meinen Schlitten abgepackt habe, gehen mir plötzlich die Hundemitsamt dem Schlitten durch und stieben in der Dunkelheit davon, eine Schneewolke hinter sich lassend. Von diesem unerwarteten Vorfall bin ich wenig erbaut; denn unsere Kochkiste mit dem Nansenkocher und dem Theodoliten befindet sich noch auf dem Schlitten. Ich glaubte schon, daß uns diese Gegenstände verloren gehen würden, was uns ohne weiteres zur Umkehr gezwungen hätte. Ich ergreife daher meine Peitsche und verfolge die Spur; als ich einige hundert Meter gelaufen bin, erblicke ich die Flüchtlinge hinter einem Hummock; glücklicherweise hatte sich der Schlitten zwischen Eisblöcken festgeklemmt. Ich muß einen hohen Eishügel umschreiten, um die Bestien zurückzutreiben, wobei ich in der Dunkelheit verschiedentlich auf die Nase falle und die Hunde mit derben Flüchen verwünsche. Mittlerweile ist König angelangt, und unser beider Anstrengungen gelingt es endlich, die Hunde zum Zeltplatz zu treiben. Von den Sachen ist glücklicherweise nur der Kistendeckel und die Petroleumkiste verloren, die wir aber später wiederfinden. Sobald die Hunde befestigt und gefüttert sind, errichten wir unser Lager und sind froh, daß wir mal wieder unter die Zeltleinwand kriechen können. Mit gewohnter Begierde, die wohl jeden überkommt, der bei einer solchen Kälte eine Schlitten-



dunkle Umrisse, und das von dort erschallende laute Geheul sagt mir, daß die Hunde einen Seehund gestellt haben müssen. Ich nehme die Peitsche und verfolge die Richtung der dunklen Schatten. Kaum bin ich einige hundert Meter vorwärts getastet, als ich die Hunde vor mir sehe, hart am Rande der Wasserrinne, im wütenden Kampf mit **einem Seehund**. Im nächsten Moment hageln Peitschenhiebe auf die Bestien nieder, wodurch sie von ihrer Beute ablassen. Ich versuche die Tiere zurückzutreiben, aber es gelingt mir nicht; denn immer wieder stürzen sie sich blutdürstend auf die Robbe. Da ich



Abb. 118. Alfred Kling, der Verfasser dieses Kapitels.

kein Mordinstrument bei mir habe, um den Seehund zu töten, bleibt mir nichts anderes übrig, als zum Zelt zu gehen und abzuwarten, bis es heller wird. Dann geht es ans Einfangen der Hunde, die noch immer hinter dem Seehund her sind und vergebens versuchen, dem Seehund ihre Zähne ins zähe Fell zu schlagen. Jetzt machen wir kurzen Prozeß, König erschlägt den Seehund mit dem Eispickel, ich treibe die Hunde zusammen, und so gelingt es endlich, den Schlitten zum Zelt zu bringen. Bei dem nächtlichen Gefecht haben sich auch einige Hunde losgerissen, die wir aber glücklicherweise bald wieder einfangen können.

Die Schlitten werden schnell gepackt, so daß wir gegen 10½ Uhr weiterfahren können. Als ich die Fahrrichtung angeben will, sehe ich zu meinem Ärger, daß der Kompaß wieder eingefroren ist. Ich stecke ihn wiederum nach



tönige Knirschen der Schlitten und Königs Geschrei mit den Hunden unterbrechen die dämonische Stille. Als wir am Rande einer Wake entlang fahren, durchbricht plötzlich ein Walfisch die Eisdecke und sendet Dampffontänen gen Himmel; wir bekommen durch diese Überraschung keinen kleinen Schreck. Es schien einen Augenblick, als ob der Teufel aus der Hölle gefahren wäre, um uns samt unseren Schlitten zu verschlingen. Immer vorwärts, immer weiter! So fahren wir in die Nacht hinein und harren der Dinge, die da kommen sollen. Ab und zu schlägt ein Schlitten um, dann unterbrechen nicht gerade die sanftesten Flüche die unheimliche Stille. Bei dem schwachen Licht wird es immer schwieriger, den Kompaß von Zeit zu Zeit abzulesen. Ich gebe daher zuerst den Mond und später den Jupiter als Richtmarke an; auf diese Weise können wir den Kurs besser innehalten. Der Jupiter ist mir einmal von einem Astrologen als mein Glücksstern bezeichnet worden; ich sehe daher unwillkürlich ehrfurchtsvoll zu ihm hinauf mit der Bitte, daß er uns in diesen Stunden der Ungewißheit nicht verlassen möchte.

Nun stehen wir am Rande einer großen Wake, die uns wegen ihrer großen Ausdehnung bekannt vorkommt. Auf der Ausfahrt nach Morell-Land hatten wir sie überschreiten können. Jetzt ist diese Wake ca. 40 km lang und 2 km breit und leider nur teilweise mit einer dünnen Jungeisdecke überzogen. König auf Schneeschuhen sondiert mit dem Eispickel nach einer Übergangsstelle. Aus seinem Hin- und Herlaufen schließen wir, daß die Sache nicht ganz geheuer ist. Endlich nach langem Sondieren gibt er uns ein Zeichen zu folgen. Die Eisdecke muß erst vor kurzem entstanden sein; sie hat eine Stärke von 10—15 cm. Langsam tasten wir uns vorwärts, und auch die Hunde scheinen zu ahnen, daß die Eisdecke stellenweise ganz dünn ist. In der Mitte der Wake angekommen, bemerken wir einige dunkle Risse im Jungeis: Wasser. Das Eis ist hier so dünn, daß es sich bei jedem Schritt unter unseren Füßen biegt, und an den Rissen wippt es, so daß das Wasser hervorquillt und die dunkle glasartige Eisdecke überspült.

So tapen wir uns weiter, jeden Augenblick gewärtig einzubrechen. Am anderen Rande angekommen, atmen wir erleichtert auf. Eins der größten Hindernisse war überwunden!

Kaum haben wir die andere Seite der Wake erreicht, als die Hunde wieder Robben wittern. Ich merke sofort Unheil und werfe meinen Schlitten um. König aber ist nicht so glücklich; die Bestien sausen mit seinem Schlitten in gestrecktem Galopp davon. Schließlich kommt der Schlitten in einem Chaos von aufgetriebenen Schollen zum Stehen. Von meinem Gespann ist nur ein Hund aus den Sielen geschlüpft, er rast in der Richtung der Seehunde davon,