

## Vom Eise zerdrückt im Jahre 1799: das Schicksal der Brigg Jomfrue Giertrud des Kongelige Grønlandske Handel

Pflüger, Børge; Rühmann, Hans; Christensen, Birgit

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Pflüger, B., Rühmann, H., & Christensen, B. (2001). Vom Eise zerdrückt im Jahre 1799: das Schicksal der Brigg Jomfrue Giertrud des Kongelige Grønlandske Handel. *Deutsches Schiffsarchiv*, 24, 51-100. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-55845-7>

### Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

### Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

## SEESCHIFFFAHRT

# VOM EISE ZERDRÜCKT IM JAHRE 1799

Das Schicksal der Brigg JOMFRUE GIERTRUD  
des Kongelige Grønlandske Handel

VON BIRGIT CHRISTENSEN, BÖRGE PFLÜGER UND HANS RÜHMANN

### *Einleitung*

Havarien gehörten in früheren Jahrhunderten zum Alltag der Segelschiffahrt, in vielen Familien gab es in jeder Generation Seefahrerwitwen. Dennoch ist es ein ausgesprochener Glücksfall, wenn von den unzähligen Schiffskatastrophen Augenzeugenberichte vorhanden sind. Gerade bei historischen Havarien sind Überlieferungen eher selten, muß doch zunächst einer der Beobachter des Geschehens dieses überhaupt überlebt und darüber hinaus schriftliche Aufzeichnungen gemacht haben, welche zuletzt noch der Nachwelt über die Jahrhunderte hinweg erhalten geblieben sein müssen.

Selbst von Schiffskatastrophen der jüngeren Zeit wissen wir teilweise nur wenig. Sogar wenn Augenzeugen vorhanden sind, bleibt vieles oft im Unklaren, sei es aus versicherungsrechtlichen Gründen, sei es aus den Wahrnehmungsproblemen, die sich während einer solchen Katastrophe ergeben.

Um so wichtiger muß der Fund eines Logbuches bzw. eines Schiffsjournals eines Havariisten gewertet werden, welches die Geschehnisse der Katastrophe genau beschreibt. Das Logbuch der JOMFRUE GIERTRUD im Reichsarchiv in Kopenhagen<sup>1</sup> enthält einen solchen Bericht über die Havarie dieser Brigg. Da es sich bei einem Logbuch um ein amtliches Dokument handelt, sind die Informationen, die solch ein Schiffsjournal zu bieten hat, hoch zu bewerten. Heute erfolgt das Führen von Schiffsjournalen nach amtlichen Richtlinien. Zwar ist anzunehmen, daß Logbücher im 18. Jahrhundert diesen noch nicht entsprachen, dennoch wurden die Logbücher, gerade im Falle einer Havarie, sicher den Schiffseignern vorgelegt.

Im folgenden werden die historischen Hintergründe von Kapitän, Schiff und Logbuch behandelt. Sie vermitteln einen Eindruck der Schiffahrt zur Westküste Grönlands in früheren Jahrhunderten.

### *Geschichtliche Hintergründe*

Nachdem in der Wikingerzeit isländische und norwegische Landnehmer Schiffe über die Meere sandten und dabei auch auf Grönland stießen, begannen die Menschen, dieses Land zu besiedeln. Grönland, »Grünes Land«, erhielt seinen Namen 982 von dem Norweger Erik Rauði (der Rote), wohl auch in der Absicht, mit dem positiven Namen mehr Siedler anzulocken.<sup>2</sup> Diese Siedlungen bestanden von 986 bis etwa 1500 nach Christus.<sup>3</sup> Die Ver-

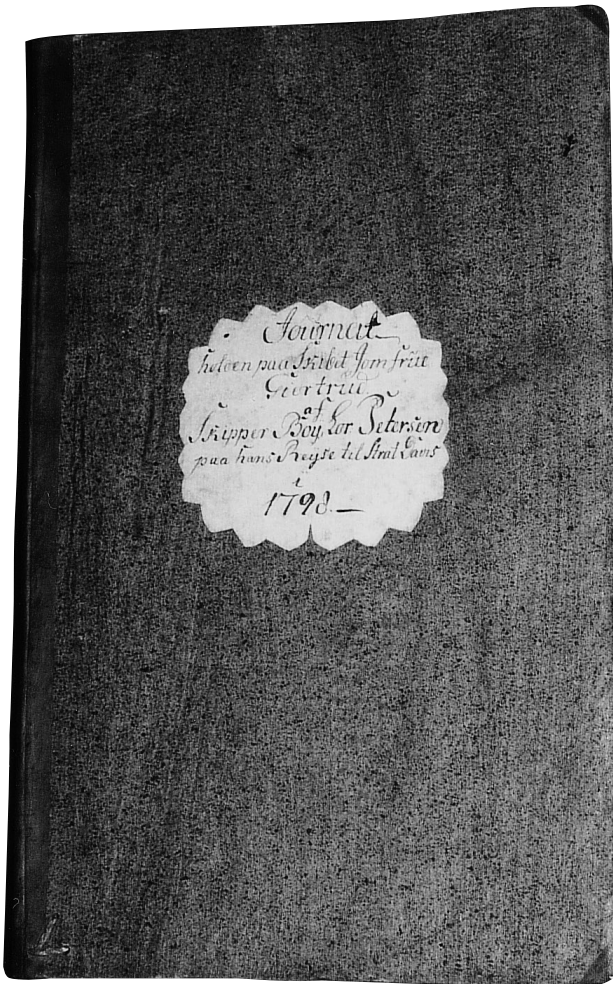


Abb. 1 Das Logbuch der JOMFRUE GIERTRUD des dänischen Kongelige Grønlandske Handel ist eines der wenigen erhalten gebliebenen Logbücher eines im Eis havarierten Schiffes. Es trägt die Titelschrift: »Journal holden paa Skibet Jomfrue Giertrud af Skipper Boy Lor. Petersen paa hans Reyse til Strat Davis i 1798« (Journal gehalten auf dem Schiff JOMFRUE GIERTRUD von Skipper Boy Lor. Petersen auf seiner Reise in die Strat Davis 1798). Das Schiffsjournal befindet sich gemeinsam mit über 250 weiteren Logbüchern im Reichsarchiv in Kopenhagen. (Foto: B. Pflüger)

bindungen nach Europa brachen nach 1410 weitestgehend ab, die Gründe für das Ende der Nordmänner in Grönland sind nicht vollständig geklärt, man vermutet allerdings, daß Klimaänderungen im Rahmen der kleinen Eiszeit zu einer deutlichen Verschlechterung der Bewirtschaftungsverhältnisse führten.<sup>4</sup> Möglicherweise waren auch Eskimouberfälle für die Siedlungsaufgabe verantwortlich. Zwischen 1500 und 1700 befuhren nur wenige Schiffe die Küste Grönlands, sie berichteten von wüst gefallen Hofstellen in einem öden Land.<sup>5</sup> In diese Landstriche wanderte verstärkt Eskimobevölkerung ein.

Die Entdeckung und Kolonisierung neuer Erdteile machte auch die grönländischen Gewässer wieder interessant. Eine Reihe von Expeditionen wurde ausgesandt, welche auch an die Küste Grönlands gelangten. Englische Expeditionen stießen bei dem Versuch, einen kurzen Seeweg nach Indien zu finden, eher zufällig auf die gewaltige Insel. Unter ihnen waren Frobisher (1535–1594) im Jahre 1576 und Davis (1550–1605) im Jahre 1585–87 auf der Suche nach einer Nord-West-Passage sowie Hudson (1550–1611) auf der Suche nach einer Nord-Ost-Passage. Dänische Expeditionen wurden vor allem zur Wahrung der Besitzansprüche ausgesandt, wobei koloniale Interessen und Missionierungsbestrebungen gleichermaßen im Vordergrund standen.<sup>6</sup> Unter Christian IV. (1577–1648) mißglückte die

von Jens Munk (1579–1628) 1619/20 geführte dänische Expedition, bei der 40 Mann der Besatzung bei der Überwinterung in der Hudson Bay starben und nur drei Mann überlebten. Da die Ergebnisse solcher Expeditionen äußerst spärlich waren – unter anderem wurde versucht, den König mit goldglitzerndem Sand zu betrügen –, schwand auch das dänische Interesse wieder.<sup>7</sup>

Nach den mehr oder weniger sporadischen Entdeckungsfahrten nach Grönland entwickelte sich durch die beständige Überfischung des Walbestandes im Europäischen Nordmeer die Notwendigkeit der Erschließung neuer Walfanggründe. Bei ihrer Suche erreichten holländische und hamburgische Schiffe die Davis Strait mit ihrem Walfang 1719<sup>8</sup>, Bremer Schiffe im Jahre 1725<sup>9</sup>, sehr bald auch englische Schiffe.<sup>10</sup> Amerikanische Schiffe fuhren ab 1732 in die Davis Strait.<sup>11</sup> Der Walfang folgte den Entdeckungen der Landstriche nach der Veröffentlichung der Küstenbeschreibungen somit rasch nach, und es entwickelte sich ein verhältnismäßig dichter Schiffsverkehr in der Davis Strait.

Mit den Küstenbeschreibungen wuchs erneut das dänische Interesse an Grönland. Im 18. Jahrhundert hielt sich in Dänemark die Vorstellung, die Nordmänner könnten vom rechten Glauben abgefallen sein.<sup>12</sup> Eine Wiederbesiedlung wurde betrieben, *weil dieses Land von wilden Menschen bewohnt sei, ... wo es früher norwegische Menschen gegeben haben soll*.<sup>13</sup> Die Idee der Wiederbesiedlung durch Europäer wurde durch den norwegischen Pastor dänischer Abstammung Hans Egede (1686–1758) 1721 mit der »Bergenske Handelskompagnie« (Bergenske Handelskompanie) umgesetzt. Zu seinem Bedauern fand Egede jedoch keine Nordleute mehr vor, aber er begann stattdessen mit der Missionierung der Eskimo-Bevölkerung – eine Arbeit, die von seinem Sohn fortgesetzt wurde<sup>14</sup> – und gründete 1721 auf Haabets Øe (nahe Godthaab) eine Handels- und Missionsstation.

Die »Bergenske Handelskompagnie«, deren Leiter und einer der größten Mitanteileigner Egede war<sup>15</sup>, erhielt das Handelsmonopol durch die Krone, wobei das Interesse sowohl auf Handel als auch auf Mission gerichtet war. Diese und weitere Gesellschaften hatten allerdings aus verschiedenen Gründen stets finanzielle Probleme, was schließlich 1774 zur Schaffung des »Kongelige Grønlandske Handel, Hvalfiskefangst og Robbeslagtning« (Königlich Grönländischer Handel, Walfischfang und Robbenschlachtung — KGH) führte, der bis 1950 das alleinige Handelsmonopol mit Grönland besaß. Das Monopol sollte die Versorgung der Bevölkerung sichern und die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens in den schwierigen Gewässern gewährleisten. Mit eingeschlossen war bis 1784<sup>16</sup> auch das Monopol auf Wal- und Fischfang sowie die Seehundjagd.<sup>17</sup> Bis 1776 wurde in dieser Handelsgesellschaft zunächst auch der Handel mit den Faröer Inseln, Island und den Finnmarken betrieben, nach 1776 abgetrennt, später dann freigegeben. Der KGH beteiligte sich in den ersten Jahren auch am Walfang in den Gewässern rings um Spitzbergen, also an der »Grönlandfahrt«. Freilich wurde in den Gewässern während dieser Zeit durch Holländer und Engländer fleißig Walfang betrieben, was gelegentlich zu Auseinandersetzungen führte. Die privaten Walfangunternehmungen im eigenen Lande wurden hingegen weitreichend behindert.<sup>18</sup> Die Zahl der Fahrten von Walfängern aus den dänischen Städten Altona und Glückstadt war in dieser Zeit zwar relativ klein, aber es fuhren dennoch Schiffe aus; allerdings wurden keine Prämien des Staates gezahlt. Dies geschah erst wieder ab 1784, was zu einem deutlichen Anstieg der Zahl der Schiffe auf Walfang in den dänischen Städten führte.<sup>19</sup>

Der Walfang in den Gewässern der Davis Strait wurde dabei teilweise, um den holländischen Walfängern zuvorzukommen, mit einer Überwinterung in den Kolonien gekoppelt, so daß der Walfang im zeitigen Frühjahr begonnen werden konnte<sup>20</sup>, bevor die Eisverhältnisse ein Anlaufen der Walfanggründe von Europa aus zuließen. Ein solches Schiff war beispielsweise die GEHEYM RAAD BARON KRAGH JUEL WIND, die im Herbst 1778 unter dem

Sylter Commandeur Peter Janssen Groot<sup>21</sup> in die »Straße Davieds« aufbrach. Das Walfangschiff war zuvor sowohl auf Sommerfang in der Davis Strait als auch auf der eigentlichen Grönlandfahrt bei Spitzbergen eingesetzt worden.<sup>22</sup> Der Winterfang kostete jedoch viele Menschenleben – durch die Überwinterung erfroren viele Seeleute oder erkrankten an Skorbut – und erwies sich als defizitär für den Grönlandhandel, so daß der Winterfang des »Kongelige Grønlandske Handel« nicht lange Bestand hatte. Riewerts & Roeloffs<sup>23</sup> bemerken, daß auch die Handelsfahrer beim Überwintern auf Walfang gingen. Die Erträge für den Grönlandhandel waren dabei allerdings sehr gering.<sup>24</sup> Generell war der Ertrag aus dem Walfanggeschäft des KGH eher klein, weshalb man sich bereits 1788 von zwei Fangschiffen trennte. 1796 wurden die restlichen 13 Fahrzeuge verkauft.<sup>25</sup>

An den Küsten wurde durch den KGH eine Reihe von Handelsstationen eingerichtet, diese wiederum zwei Inspektoraten zugeteilt<sup>26</sup>, deren Inspektoren die richterliche und die polizeiliche Gewalt innehatten. Die einzelnen Handelsstationen wurden durch Kaufleute geleitet. Von einigen Stationen aus wurde vor der Küste auch Jagd auf die vorbeiziehenden Wale gemacht. Hierbei wurde man teilweise von den einheimischen Grönländern unterstützt.<sup>27</sup>

Die grönländischen Erzeugnisse bestanden vor allem aus Wal- und Robbenspeck sowie -tran, Walbarten, Fellen von Eisbären, Eisfüchsen und Robben, Walroßzähnen und Eiderdaunen. Die Preise waren zum Schutz der Bevölkerung vor Ausbeutung festgelegt. Bis 1801 wurde in erster Linie Tauschhandel mit der einheimischen Bevölkerung betrieben, als Tauschgegenstände dienten Kleidungsstücke, Angelhaken, Glasperlen und Baumaterialien, später auch Waffen und Munition. Ab 1801 wurden für den Tauschhandel Kreditscheine benutzt, die erst 1926 gegen Geldscheine eingetauscht wurden.<sup>28</sup>

Der Transport von Personen und Waren zu den Grönländischen Schiffen fand überwiegend durch mittelgroße Briggs statt. 1787 waren es elf Schiffe mit einer Größe von 47 bis 95 Kommerzlasten (= KL) und einer Besatzung von fünf bis acht, bei einigen Schiffen auch elf Mann.<sup>29</sup> Diese Handelsschiffe mußten sich durch das noch vorhandene Eis des Winters kämpfen. Wie die Walfänger auch, waren sie dabei in steter Gefahr, vom Eis eingeschlossen und durch das Eis zerdrückt zu werden. Anders als die Walfänger mieden die Handelsfahrer das Eis stärker, vermutlich wegen der geringeren Stabilität der Schiffe. 1799 verlor man zwei Schiffe im Eis, 1801, 1803 und 1804 je eines.<sup>30</sup> Üblicherweise fuhren die Schiffe des KGH wegen des »Storis«, des großen Eises vor der Ostküste und der Südspitze Grönlands, erst im späten Frühjahr von Kopenhagen gen Grönland. Dort versorgten sie die verschiedenen Handelsstationen und kehrten im Herbst nach Kopenhagen zurück. Auf der Rückreise trafen sie im allgemeinen kaum noch Eis. In einigen Jahren jedoch lag das Eis noch im Herbst so dicht, daß die Schiffe überwintern mußten.

## Die Schiffe des »Kongelige Grønlandske Handel«

Die Versorgung der Kolonien fand zum Teil mit gecharterten Schiffen statt. Dabei tat sich vor allem der Kopenhagener Reeder Andreas Bodenhoff (1723–1794) hervor. Bodenhoff ging selbst früh zur See und erlangte 1749 das Bürgerrecht als Schiffer. Schon zehn Jahre später besaß er eine Reihe eigener Schiffe, eine Holzhandlung, Grundbesitz und eine eigene Werft. Auf dieser baute er neben seinen eigenen Schiffen auch eine Reihe von Schiffen für die Marine, einige nach den besonderen Konstruktionen von Henrik Gerner (1742–1787), dem Reorganisator des Schiffbaus der Dänischen Flotte. 1779 war die Flotte von Bodenhoff auf 29 Schiffe angewachsen, 17 davon auf großer Fahrt. Zu jener Zeit war er damit der größte Reeder Kopenhagens.<sup>31</sup> Nach dem Tode Andreas Bodenhoffs (1794) wurden 1797 von den Bodenhoffschsen Erben neun Schiffe, die zu der Zeit die Versorgung der Kolonien

besorgten, an den »Kongelige Grønlandske Handel« verkauft. Die Bereederung erfolgte somit von da an durch den KGH selbst.<sup>32</sup>

Schiff	Schiffstyp	Größe	Preis [Reichstaler]	verunglückt	gekapert
JOMFRUE GIERTRUD KATRINE	Brigg	92 KL	5.200	? <sup>33</sup>	
DER FRÜHLING	Brigg	78 KL	7.000		1807
GIERTRUD CATHRINE	Brigg	69 KL	5.500	1803	
JOMFRUE CATHRINE	Brigg	64½ KL	4.800		1807
JOMFRUE GIERTRUD	Brigg	59½ KL	5.000	1799	
JUPITER	Brigg	88 KL	5.500	1817	
DE TRE BRÖDRE	Galeass	119 KL	7.500	1799	
DE JONGE LARS	Galeass	50 KL	2.800		1807
NEPTUNUS	Galeass	44 KL	2.600	1803	
		664 KL	45.900		

Tabelle 1 1797 durch den »Kongelige Grønlandske Handel« von den Bodenhoff-Erben angekaufte Schiffe. Dem stand der Verkauf der 13 Fangschiffe mit 1.072½ KL zu 121.905 Reichstalem gegenüber.<sup>34</sup>

### Die Brigg JOMFRUE GIERTRUD

Eines der aus dem Bodenhoffschen Erbe gekauften Schiffe war die JOMFRUE GIERTRUD (Jungfrau Gertrud), eine Brigg von 59½ KL, die nach dem Schiffsregister 1749 in Kopenhagen gebaut worden war. Seit 1779 fuhr sie unter der Bereederung von Bodenhoff und gehörte zu den vom KGH gecharterten Versorgungsschiffen für die grönländischen Kolonien.

Jahr	von	bis	Kolonie	Kapitän	Logbuchnr.
1787	28.04.1787	25.08.1787	Frederikshaab, Fiskenäset,	N. Ploug	–
			Godthaab		
1788	08.05.1788	04.10.1788	Fiskenäset, Godthaab,	N. Ploug	–
			Sukkertoppen		
1789	09.06.1789	02.11.1789	Holsteinsborg	Jörgen Friderick Sandersen	RAC1 164
1790	21.05.1790	20.10.1790	Jacobshavn	Jörgen Friederich Sandersen	RAC1 179
1791	14.05.1791	15.10.1791	Egedesminde, Hunde Eiland	Thomas J. Holte	RAC1 187
1792	25.05.1792	21.05.1793	Julianaab, Friederichshaab	Thomas Jensen Holte	RAC1 194 & 191
1794	03.05.1794	29.10.1794	Godhavn, Omenak	T.J. Holte (?) <sup>35</sup>	–
1795	02.05.1795	15.11.1795	Julianaab, Friederichshaab	Boy Lorentz Petersen <sup>36</sup>	RAC1 213
1796	13.04.1796	07.09.1796	Egedesminde, Kronprinzens Eiland	Boy Lor. Petersen	RAC1 220
1797	23.03.1797	10.09.1797	Christianshaab, Claushaab, Jacobshaab	Boy Lor. Petersen	RAC1 231
1798	11.04.1798	25.02.1799	Friederikshaab, Julianaab, †	Boy Lorentz Petersen	RAC1 242

Tabelle 2: Durch die JOMFRUE GIERTRUD bediente Kolonien mit Kapitänen und Logbüchern (nach Tving: *Træk af Grønlandsfartens Historie. Kopenhagen 1944, S.91f. ergänzt und verändert*).

Die JOMFRUE GIERTRUD mußte, wie aus der obigen Tabelle hervorgeht, zweimal bei der Versorgung von Julianehaab und Frederikshaab überwintern. Dies läßt sich relativ leicht mit dem deutlich schwierigeren Fahrwasser der südlichen Kolonien erklären (siehe den Abschnitt »Eisverhältnisse«). Obwohl die Kapitäne mit mehreren Fahrten in die Davis Strait als erfahren gelten können, mußten die Schiffe überwintern.

### *Der Skipper Boy Lorentz Petersen*

Der Kapitän der JOMFRUE GIERTRUD war ab 1794 Boy Lorentz Petersen. Dieser war mindestens seit 1790 im Dienste des KGH, zunächst als Steuermann, ab 1792 dann als Kapitän. Boy Lorentz Petersen wurde als Sohn des Seefahrers Lorenz Peters<sup>37</sup> und dessen Frau Moicken geb. Bunde Bleik Fork<sup>38</sup> am 2. November 1759 in Morsum-Wall geboren.<sup>39</sup> Der eigentliche Geburtsname war Bunje Lorenzen. 1771 endete die patronymische Namensgebung im Herzogtum Schleswig<sup>40</sup>, wobei man auf den Inseln die Tradition noch einige Zeit weiterführte. Bei Schmidt-Rodenäs<sup>41</sup> wird Bunje Lorenzen bereits als Bunde Lorenz Peters<sup>42</sup> geführt. In Kopenhagen nannte sich Bunde Lorenz Peters dann Boy Lorentz Petersen. Die Änderung des Namens ist nach Riewerts & Roeloffs<sup>43</sup> für die Inselfriesen typisch, die in der Fremde ihren Taufnamen ablegten und ihn durch einen niederdeutschen bzw. niederländischen Namen ersetzten. Bei den eben genannten Autoren wird u.a. Rörd Bohn als Beispiel genommen der sich in Rivert Boysen umbenannte. In der Heimat führten die Friesen jedoch überwiegend ihre alten Namen weiter. Dies dürfte auch bei Boy bzw. Bunde Lorenz Petersen der Fall gewesen sein, möglicherweise spielt auch die ursprüngliche Bedeutung von »Bunde« aus dem syltfriesischen »Bunji«, das dem jütischen Beinamen »Bauer« entstammt<sup>44</sup>, eine gewisse Rolle. Die Umbenennung sollte dem beruflichen Fortkommen dienen, die Namen sollten gebildeter und weltgewandter klingen. In diesem Bestreben wurden die Seeleute auch durch die Reeder unterstützt.<sup>45</sup>

Über die ersten seemännischen Jahre Bunde Lorenz Peters' ist nichts bekannt. Es ist aber anzunehmen, daß er bereits in jungen Jahren mit der Seefahrt begann. Ein erstes sicheres Zeugnis findet sich in Form des Steuermannsexamens, welches er am 17. April 1784 in Kopenhagen ablegt. Hier nennt er sich bereits Boy Lorentz Peters: *Boy Lorentz Peters, auf der Insel Sild geboren, alt 24 Jahre, versteht Zeitrechnung, Höhenmessung bei der Sonne und den Sternen, die Missweisung des Kompass bei einer oder zwei Peilungen am Horizont, sowie Azimut Peilung zu berechnen und verstehen, desgleichen die Rechnung und Pflege der platten und wachsenden Karte, einen korrekten Journal zu halten und seinen Kurs dahin*

Schiff	Schiffstyp	Größe	Einschreibdatum	Name in der Mannschaftsrolle	Zielhafen	Kapitän	Logbuchnr.
LORENZTE CHARLOTTE	Galeass	44½ KL	03.05.1784	Boye Lorentz (?47)	Amsterdam	–	–
HEDEWIG MARGARETHA	Brigg	42½ KL	02.05.1785	Boye Lorentz Petersen	Riga/ Port a Port	–	–
MARIANA	Chalup	9 KL	31.08.1787	Boye Lorentz Peters	Bilbao	–	–
CATHARINA MARGRETHE	Galeass	60½ KL	26.05.1790	Boy Lorenzen (?48)	Davis Strait	Henrik Boysen	RAC1 178
DE JONGE JAN	Brigg	57½ KL	15.04.1791	Boye Lorentz Petersen	Davis Strait	Peter Petersen Groot	RAC1 180

Tabelle 3 *Schiffe, auf denen Boy Lorentz Petersen nach seinem Steuermannsexamen gefahren ist.*

zu richten, wohin er sich zu begeben beabsichtigt.<sup>46</sup> Nach seinem Steuermannsexamen diente Boy Lorentz Petersen als Steuermann auf verschiedenen in Kopenhagen beheimateten Schiffen.

Wenigstens die letzten beiden Jahre, 1790 und 1791, fuhr Boy Lorentz Petersen als Steuermann auf Schiffen des KGH, wo er 1792 auch sein erstes Kommando erhielt, ebenfalls auf Fahrt zu den grönländischen Kolonien. Im Mitgliederverzeichnis des »Skipperlavet i Kjøbenhavn« (Schiffergilde zu Kopenhagen) ist Boy Lorentz Petersen ab dem 3. Mai 1785 als Steuermann und ab dem 18. April 1792 als Schiffer bezeichnet.<sup>49</sup>

Wie zu der damaligen Zeit bei den friesischen Seeleuten üblich, verlagerte sich der berufliche Lebensmittelpunkt in eine Hafenstadt, bei Boy Lorentz Petersen nach Kopenhagen. Der private Lebensmittelpunkt blieb jedoch auf Sylt, wenn Petersen dort auch nur in den Wintermonaten gewesen sein dürfte. Während der Walfängerzeit verließen die friesischen Seefahrer ihre Heimat zumeist zum Beginn des Frühjahrs, um zur See zu fahren, und kamen dann im späten Herbst zurück nach Hause.

Am 7. Januar 1787 heiratete Bunde Lorentz Petersen in Morsum Kaiken Boh Haiken. Aus dieser Ehe gingen fünf Kinder hervor. In Morsum lebte die Familie im Ortsteil Wall in einem erhalten gebliebenen Friesenhaus, dessen Giebel noch aus der damaligen Zeit stammt.

Jahr	Schiff	Schiffstyp	Größe	von	bis	Zielhafen	Herkunft der Besatzung	Logbuchnr.
1792	DER FRÜHLING	Brigg	78 KL	14.05.1792	03.11.1792	Sukkertoppen, Logen, Rigurtursuk	Ballum, Sylt, Bornholm	RAC1 193
1793	JUPITER	Brigg	88 KL	23.04.1793	09.10.1793	Holsteinsborg, Rigurtursuk, Disco, Jacobshavn	Apenrade, Bornholm, Læsø	RAC1 200
1794	JUPITER	Brigg	88 KL	02.05.1794	06.01.1795	Christianshaab, Claushavn, Disco (Schiff verunglückte 25.09.1817)	Løjt, Hadersleben, Skaane	RAC1 207
1795	JOMFRUE GIERTRUD	Brigg	59½ KL	29.04.1795	06.11.1795	Julianhaab, Friederichshaab	Apenrade u.a.	RAC1 213
1796	JOMFRUE GIERTRUD	Brigg	59½ KL	12.04.1796	07.09.1796	Nuarsuit, Tartlok, Omanak, Lichtenau, Staatenhoek, Julianehaab	Hadersleben, Ny- købing F., Hornbæk	RAC1 220
1797	JOMFRUE GIERTRUD	Brigg	59½ KL	21.03.1797	14.09.1797	Omanak, Fridrichshaab, Julianehaab, Staatenhoek, Nuarsuit, Lichtenau	Apenrade, Nykøbing F., Bornholm, Sylt	RAC1 231
1798	JOMFRUE GIERTRUD	Brigg	59½ KL	07.04.1798	28.02.1799	Frederikshaab, Julianehaab (Schiff verunglückte im Eis am 25.02.1799)	Apenrade, Nykøbing F., Lolland, Assens, Møen	RAC1 242
1800	LOVISA	Bark	89 KL	30.05.1800	31.07.1801	Godthaab (Überwinterung) (nach der Reise verkauft an den Reeder C. Hoffmann)	Bergen, Bornholm, Flensburg	RAC1 266
1802	ANNA & CARINA	Schnau	53 KL	Sommerhalbjahr		Finmarken, Drondheim	Apenrade, Flensb., Sylt, Hadersl., Bornholm, Møen	<sup>50</sup>
1803	DE FIRE DAMER	Schnau	20½ KL	Sommerhalbjahr		Amsterdam	–	<sup>51</sup>
1804	ANNA & CARINA	Schnau	53 KL	Sommerhalbjahr		Finmarken	–	–

Tabelle 4 Kommandos von Boy Lorentz Petersen.





Abb. 2 *Das Haus von Boy Lorentz Petersen in Mosum, Ortsteil Wall. Das Gebäude trägt in seinem Giebel die Maueranker-Buchstaben »LB« und »KB« und auf der Westseite die Ziffern »1787«. Die Ziffern und Buchstaben müssen nicht zwangsläufig aus der Errichtungszeit des Hauses stammen, die Buchstaben stehen sicher mit den Namen früherer Hausbesitzer in Verbindung, aber nicht unbedingt mit B.L. Petersen. Das Haus ist wahrscheinlich älter als 1787. (Foto: B. Pflüger)*

Offenbar tritt Boy Lorentz Petersen nach seiner letzten Überwinterung mit der LOVISA aus dem Dienst des KGH aus. Möglicherweise war seine Gesundheit bereits nach der Fahrt mit der LOVISA angegriffen, vielleicht trachtete er auch nach einem Kommando, bei dem er mit größerer Sicherheit den Winter zu Hause verbringen konnte und seine Familie nicht für Monate in Ungewißheit blieb. Jedenfalls führten die folgenden Fahrten bis 1804 in andere Gewässer.<sup>52</sup> Petersen machte sich auch 1805 wieder auf den Weg, ein Kommando zu erhalten. Dazu kam es nicht mehr, da er laut Kirchenbuch *starb an einer Brustkrankheit zu Copenhagen 1805 d: 15. Apr: im 46 sten Jahre seines Alters*<sup>53</sup>; er wurde aus der Mitgliederliste der Schiffergilde gestrichen.<sup>54</sup> In Kopenhagen ist als letzte Anschrift Nyhavn 283 verzeichnet.<sup>55</sup> Die Brustkrankheit genauer zuzuordnen ist aus heutiger Sicht nicht möglich, es ist aber eine Erkrankung der Atemwege zu verstehen, sei es ein grippaler Infekt oder eine

Bronchitis, denkbar wäre aber sicherlich auch Tuberkulose.<sup>56</sup> Vielleicht hat sich Boy Lorentz Petersen auch durch die Strapazen der Überwinterung die Brusterkrankung zugezogen. Seine Witwe Kaiken Bunde Lorenzen ist im Brandkataster von 1810–1819 noch als Besitzerin des Stavens in Morsum geführt. Welche Schwierigkeiten die Witwe gehabt haben dürfte, die zum Teil noch kleinen Kinder aufzuziehen – die jüngste Tochter war erst 1797 geboren<sup>57</sup> – kann nur vermutet werden. Kaiken Bunde Lorenzen teilte damit das Schicksal so vieler Seefahrerwitwen auf den Nordfriesischen Inseln.

## Die Sprache Boy Lorentz Petersens

Das hier in Teilen edierte Logbuch ist aller Wahrscheinlichkeit nach eine Reinschrift, da die Handschrift ein schönes Schriftbild hat und sehr gleichmäßig geschrieben wurde. Am Sonntag, dem 24. Februar, wird beispielsweise eine sehr schwere Dünung beschrieben, dennoch ist die Schrift sauber und gleichmäßig in geraden Zeilen. Lange Textstücke sind im Manuskript durchgängig geschrieben, es ist aber deutlich, daß Boy Lor. Petersen zwischen Montag, dem 23., und Dienstag, dem 24. Juli, am Dienstag, dem 16. Oktober, sowie am Mittwoch, dem 13. Februar, jeweils zu einer neuen und feineren Feder, vielleicht auch zu neuer Tinte wechselte. Er hat also Zeit dazu gehabt, Sprache und Bericht zu verbessern. Aber Donnerstag, den 4. Oktober, als man bei Hollænderøen (Holländerinsel) in Julia-nehaabs Fjord vertäut liegt, heißt es: *her paa Øen* (hier auf der Insel); so muß also die Kladder an eben jenem Ort geschrieben worden sein. Dienstag, den 26. Februar 1799, wird im Präteritum davon erzählt, was im Laufe des Tages passiert ist, während im Bericht von den Ereignissen des Abends im Präsens berichtet wird. Somit wurden die Kladden wohl abends geschrieben. Die Reinschrift folgt dabei der Kladder recht genau. Da die Reinschrift von Boy Lor. Petersens Vorgesetzten des KGH in Kopenhagen gelesen werden sollte, muß man annehmen, daß es seine Intention war, so schön wie möglich zu schreiben.

Das Logbuch ist in dänischer Sprache geführt. Boy Lor. Petersen hat im Jahre 1784 in Kopenhagen das Steuermannsexamen abgelegt, möglicherweise hat er in Zusammenhang mit dieser Ausbildung Dänisch schreiben gelernt. Petersen stammte von Sylt, also aus einem Sprachraum, in welchem es damals viele Sprachen gab. Welche Sprache seine Muttersprache war, ist nicht bekannt, und es ist möglich, daß er schon vom frühen Alter an mehrsprachig aufwuchs. Zu Boy Lor. Petersens Zeit verlief die Südgrenze der dänischen Mundart weit südlicher als heute. Die Grenze zwischen dänischer und friesischer Sprache verlief quer durch seine Heimatinsel Sylt. Friesisch war die Sprechsprache des größeren, südlicheren Teils der Insel, aus welchem auch Petersen stammte. Im nördlichsten Ort List wurde eine dänische Mundart gesprochen, ebenso war dort die Kirchsprache Dänisch.<sup>58</sup> In den 1930er Jahren hat der dänische Sprachwissenschaftler Anders Bjerrum einige wenige dänische Mundartwörter und Sätze von einem Mitteleiler in Keitum aufzeichnen können.<sup>59</sup> In den Sylter Ostgemeinden hatte Boy Lor. Petersen also schon als Kind die Möglichkeit, die dänische Mundart zu erlernen.

Ein Teil der Mannschaften der von Boy Lor. Petersen geführten Schiffe stammte aus den dänischsprachigen Gebieten des damaligen Herzogtums Schleswig, die übrigen stammten aus anderen Gegenden des Königreichs Dänemark, insbesondere den Inseln Lolland, Falster, Møn und Bornholm (siehe Tabelle 4). Es ist nicht anzunehmen, daß er deren Mundarten sprechen konnte, aber er muß sie mehr oder weniger verstanden haben. Ganz sicher ist an Bord der Schiffe Dänisch gesprochen worden.

Der dänische Sprachwissenschaftler Skautrup nennt einen Bericht aus dem Jahre 1782, aus welchem hervorgeht, daß damals die Schulsprache in den südlichen Teilen des damaligen Herzogtums Schleswig, bis einschließlich der Kirchspiele Bov, Medelby, Ladelund, Sdr.

Løgum (Süder Lügum) und Ubjerg, also ungefähr bis zur heutigen Staatsgrenze, deutsch war.<sup>60</sup> Sylt wird an dieser Stelle von Skautrup nicht erwähnt, er verweist aber auf seine Karte in Bd. II, S. 300. Laut Allen war die Kirch- und Schulsprache der friesischen Kirchspiele des Amtes Tondern in den 1730er Jahren deutsch, d.h. hochdeutsch, was aus einem vom König am 31. Mai 1737 verlangten Bericht vom Probst und Amtmann hervorgeht.<sup>61</sup> Hochdeutsch war also die Schul- und Kirchsprache Boy Lor. Petersens.

Auch die Grenze zwischen den dänischen Mundarten und der niederdeutschen Sprechsprache verlief zu Boy Lor. Petersens Zeit weit südlicher als heute, von Husum über Schleswig zu der Mündung der Schlei, wobei beide Städte zum niederdeutschen Gebiet gehörten.<sup>62</sup> Ob Boy Lor. Petersen niederdeutsche Sprachkenntnisse hatte, ist nicht bekannt. Es ist aber möglich, denn Niederdeutsch wurde in Nordfriesland auch verwendet.<sup>63</sup> Ein möglicher niederdeutscher Einfluß auf die Sprache Boy Lor. Petersen kann hier nicht behandelt werden, da die dänische Sprache insgesamt stark von der niederdeutschen beeinflusst ist. Ob ein gegebener niederdeutscher Sprachzug in die Sprache Petersens gekommen ist, weil er in seiner Heimatgend Kontakte zu Niederdeutsch Sprechenden hatte, oder von dem generellen niederdeutschen Einfluß auf die dänische Sprache verursacht ist, kann man somit nicht wissen.

Da der Text von den Vorgesetzten Boy Lor. Petersens in Kopenhagen gelesen werden sollte, ist zu erwarten, daß sich Petersen bemüht hat, die dänische Sprache so gut wie möglich zu schreiben und dabei Einflüsse anderer, von ihm beherrschter Sprachen zu vermeiden. Folglich stellt sich die Frage, ob trotzdem einige Spuren davon im Text zu finden sind. Es ist hier nicht die Absicht, eine vollständige Beschreibung von Petersens Schrift und seiner Schriftsprache zu geben. Hier werden lediglich einige wenige, besonders auffällige, von der modernen dänischen Standardschriftsprache abweichende Züge erwähnt werden, wobei auch nach Spuren der übrigen von Petersen mehr oder weniger beherrschten Sprachen gesucht wird.

Boy Lor. Petersens Schrift ist gotisch. Namen aber, sowohl Ortsnamen als auch Personennamen, werden mit lateinischen Buchstaben geschrieben. So werden auch die Namen der Tage in den linken Spalten der Seiten und gelegentlich auch die Himmelsrichtungen mit lateinischen Buchstaben geschrieben. In Transkription und Übersetzung sind die lateinischen Buchstaben in Kapitälchen gesetzt. In den Gegenden des Herzogtums Schleswig, wo Deutsch die Schulsprache war, war auch die deutsche gotische Schrift vorherrschend. In Nordschleswig kamen sowohl die dänische als auch die deutsche gotische Schrift vor.<sup>64</sup> Kroman verweist auf die Tafel zum gotischen Alphabet bei Møldrup 1940, wobei die sogenannte »Kalligraferet« die dänische Schrift und die sogenannte »Haandskrevet« die deutsche Schrift ist. Kroman erwähnt, daß in deutscher Schrift die linke Seite des Buchstaben *K* noch im 19. Jahrhundert hinunter zur Zeile reichte, was in der damaligen dänischen Schrift nicht der Fall war. Bei Boy Lor. Petersen reicht die linke Seite des *K* nicht zur Zeile hinunter, was somit ein dänischer Zug ist. Einen weiteren Unterschied bemerkt man auf der Tafel von Møldrup. Das dänische *F* hat im Gegensatz zum deutschen oben einen kleinen Haken. Petersens großes *F* hat im allgemeinen die deutsche Form, doch hat es mitunter, wie bei dem dänischen *F*, oben einen kleinen Haken. Diesen kleinen Haken schreibt Boy Lor. Petersen ab und zu auch auf dem kleinen *f*. Seine Schrift hat somit sowohl dänische als auch deutsche Züge. In der Transkription ist die dänische Version des *F* fett gedruckt.

Namen werden bei Boy Lor. Petersen immer mit großen Anfangsbuchstaben geschrieben, aber sonst ist seine Verwendung von großen und kleinen Buchstaben von der heutigen völlig verschieden. Das erste Wort in einem Satz nach Punkt schreibt Boy Lor. Petersen nicht mit großen Anfangsbuchstaben. Auffällig ist, daß er häufig einen großen Buchstaben mitten in einem Wort schreibt. So z.B. *des Verre* (leider) (S. 72). Ein Wort wie das dänische

Wort für *Nachmittag* schreibt er abwechselnd *efftermiddagen* (S. 52), *effterMiddagen* (S. 54), *EffterMiddagen* (S. 71), *Efftermiddagen* (S. 72). Er neigt anscheinend dazu, *V* und *M* als Anfangsbuchstaben des zweiten Glieds der Komposita zu schreiben. Auch das große *L* wird mitten in einem Wort verwendet, besonders nach *b*, *k* und *s*, in Suffix *-Lig* (-lich) und in *SeiL-* (Segel-) und *seiL-* (segel-), jedoch nicht durchgängig. Beispiele sind *bLer* (weht) (S. 72), *sLemmere* (schlimmer) (S. 71), *kLemt* (geklemmt) (S. 71), *mueLig* (möglich) (S. 72), *SeiLene* (die Segel) (S. 70), *seiLede* (segelten) (S. 69). Das Wort für *Abend* schreibt er oft mit großem *F*, *AFten* (z.B. S. 72).

Boy Lor. Petersens Interpunktion ist ebenfalls anders als die heutige. Nach einem Absatz macht er nicht immer einen Punkt, z.B.: *giörde SeiLene fast / satte Jollen ind jsen Skruede sig fast om kring / Skibet og inellem bLev hort kLemt afjsen om / AFtenen Vinden stille og siden Vinden Nordl. med / gra LuFt*, (machten die Segel fest setzten die Jolle hinein das Eis setzte sich fest um das Schiff und wurde mitunter hart vom Eise geklemmt abends der Wind stille und später der Wind Nördl. mit grauer Luft,) (S. 54). Nach Zahlen macht er häufig einen Punkt, das trifft besonders bei den Angaben der Zeitpunkte zu, z.B. *kl. 8.* (8 Uhr) (S. 69), er macht es aber nicht konsequent, vgl. *kl. 8* (8 Uhr) (auch S. 69). Die besonderen Schreibweisen wurden, wenn möglich, auch in die Übersetzung übernommen.

In Boy Lor. Petersens dänischem Text gibt es ein paar Sprachzüge, die Spuren seiner friesischen Sprache sein könnten, doch seien sie unter Vorbehalt erwähnt, da die zur Verfügung stehenden Wörterbücher der Sylter Mundart eine hundert Jahre spätere Sprache beschreiben. Für *Gottesdienst* verwendet Boy Lor. Petersen zwei Wörter, *Gudstieneste* (S. 46, S. 47 [dieser Abschnitt ist nicht transkribiert und übersetzt]), welches auch *Gudstiinste* (S. 67) buchstabiert wird, und *Kierketiinste* (S. 65), *kierke tiinste* (S. 66). *Gudstieneste* ist die Schreibung, die in einem dänischen Text der damaligen Zeit zu erwarten ist. In der Standardsprache und in den meisten Mundarten wird das Wort mit *-tj-* ausgesprochen. *Gudstiinste*, *Kierketiinste* und *kierke tiinste* sind dagegen auffällig. Dän. *tienste*, deutsch *Dienst*, heißt aber im Sörlingerfriesischen (Sylter Friesisch) *tiinst*<sup>65</sup> mit der für das Friesische charakteristischen Doppelschreibung des Vokals. Gerade zu der Zeit Boy Lorenz Petersens schuf J.P. Hansen die Grundlagen einer syltringer Rechtschreibung, wo alle langen Vokale, doch mit Ausnahme vom langen *a* und langen *e*, doppelt geschrieben wurden.<sup>66</sup> So handelt es sich also hier wahrscheinlich um einen friesischen Einfluß auf Boy Lor. Petersens dänische Schriftsprache. *Gudstjeneste* ist heute das übliche dänische Wort für *Gottesdienst*, *kirketjeneste* ist in der heutigen dänischen Standardsprache selten.<sup>67</sup>

Das dänische Wort für *Mittwoch* ist *onsdag*. Dieses Wort wird von Boy Lor. Petersen meist gekürzt so geschrieben: *Oonsd*. Diese Doppelschreibung von *o* ist auffällig. Im Sörlingerfriesischen aber bezeichnet *oo* einen langen Vokal wie in Hochdeutsch *Oheim*<sup>68</sup>, und dän. *onsdag* wird in der jütländischen Regionalsprache auch mit langem Vokal ausgesprochen. Er schreibt also ein dänisches Wort mit friesischer Orthographie, wobei er die jütländische Aussprache wiedergibt.

Boy Lor. Petersen schreibt in seinem dänischen Text in einigen Fällen *v*, wo er hätte *f* schreiben sollen, denn im Dänischen kann ein *v* nicht einen *f*-Laut bezeichnen: Der Ortsname *Caap Vaarvel* (S. 50) wird mit *V* statt *F* geschrieben. Das dänische Wort für *Schamfilung* schreibt er *Skamfiling* oder *Skamvoiling* (beide S. 61), wobei *Skamfiling* korrekt ist. Demgegenüber schreibt er *fariabel* (S. 54) für *variabel* und *Conserferte* (S. 57) mit *f* für *v*. Diese Unsicherheit ist dem Einfluß seiner hochdeutschen Schulsprache zuzuschreiben. Auf S. 48 (zweimal), S. 51 (zweimal) und S. 53 verwendet Boy Lor. Petersen den Ausdruck *paa dagen* (am Tage). Dieses ist auffällig, denn die dänischen Wörterbücher kennen diesen Ausdruck nicht.<sup>69</sup> Deutsch *am Tage* heißt auf Dänisch *om dagen*. Sonst wird deutsch *an* oft mit dänisch *paa* (heute *på* geschrieben) übersetzt. Somit muß der Ausdruck *paa dagen* bei Boy

Lor. Petersen ebenfalls als deutscher Einfluß auf seine dänische Sprache betrachtet werden.

Die standarddänische Präteritumform des Verbs *ligge* (liegen) ist *laa* (heute *lå* geschrieben). Boy Lorentz Petersen schreibt aber *lag* (z.B. S. 50 [zweimal], S. 51 und S. 52). Diese Schreibweise mit *g* ist auffällig. Sie kann auf der einen Seite als Einfluß des Deutschen betrachtet werden, auf der anderen Seite als Wiedergabe der mundartlichen Aussprache *lã•j*<sup>70</sup> (der Punkt bezeichnet die Länge des Lautes) interpretiert werden, vgl. das standarddänische Wort *tage* (nehmen) welches in der Mundart *tæj•* ausgesprochen wurde.<sup>71</sup>

Die alte dänische Mundart in List hatte, ähnlich wie die nördlicheren, westjütländischen, aber im Gegensatz zu den auf der Insel Rømø und im Kirchspiel Højer auf dem Festland gesprochenen Mundarten, eine besondere Genusverteilung: Dinge, die gezählt werden konnten, waren *communes* (beidgeschlechtlich), Massenbezeichnungen Neutrum.<sup>72</sup> Zu dieser Genusverteilung findet man bei Boy Lor. Petersen Beispiele: *en brev* (S. 52) (ein Brief), *en Fast Land* (S. 70) (ein festes Land oder ein Festland), *en bierg* (S. 50) (ein Berg), *en stor Jß bierg ... den* (S. 71) (ein großer Eisberg ... er) und *en hiöt bierg* (S. 52) (ein hoher Berg).<sup>73</sup> Die westjütländische Genusverteilung ist bei Petersen allerdings nicht konsequent durchgeführt, er schreibt oft *Bierget* (S. 53) (der Berg) und *Landet* (das Land) im Neutrum, z.B. S. 44. *Bierget* und *Landet* sind bestimmte Formen mit nachgestelltem Artikel. Die Mundart gebraucht aber einen vorgestellten Artikel, und die bestimmten Formen wären *\*æ Bierg* und *\*æ Land*.<sup>74</sup> Dies wäre wahrscheinlich aber so mundartlich gewesen, daß Boy Lor. Petersen es in einem Text an seinen Vorgesetzten nicht hätte schreiben können. Ein weiteres Beispiel zur dänischen Lister Mundart bei Boy Lor. Petersen ist *i jemmel* (durch) (S. 45, S. 56, S. 70).<sup>75</sup> Zu guter letzt soll noch erwähnt werden, daß *vandet var falden* (das Wasser war gefallen, S. 55) die westdänische Flexionsform vom Participium zeigt, in den ostdänischen Mundarten hieße es *faldet*.

Als Beispiel für eine ältere, in der heutigen dänischen Standardsprache nicht mehr verwendete Wortform kann das oftmals vorkommende *skotse* (Scholle), d.h. Eisscholle, erwähnt werden.<sup>76</sup> Dieses Wort kommt auch im Sölringerfriesischen vor, doch ohne *-e*: *skots*.<sup>77</sup> Heute heißen *Eisscholle* und *Scholle* im Dänischen *isskosse* und *skosse*. Auch eine Flexionsform, die heute nicht mehr verwendet wird, kann hier erwähnt werden. Im Dänischen gab es eine Zeitlang zwei Varianten des Präsens Participium, eine Variante, die auf *-s* endete, und eine ohne *-s*. Im Laufe des 18. Jahrhunderts kam die Variante mit *-s* außer Gebrauch<sup>78</sup>, Boy Lor. Petersen verwendet sie aber noch, z.B.: *omLöbendes* (umlaufend) (S. 59), *tiltagendes* (zunehmend) (S. 71), jedoch nicht durchgehend, vgl. *kommende* (kommand) (S. 69).

Noch ein paar weitere Beispiele für alte Sprache: Für *erreichen* (das Land etc. erreichen) verwendet Boy Lor. Petersen in seinem dänischen Text zwei Ausdrücke, *rekke* und *obnaae*. Er schreibt *at rekke Land* (Land zu erreichen), *rekkede Land* (erreichten Land) (beide S. 72) und *til man kan obnaae enden* (bis man das Ende erreichen kann) (S. 68). Diese Bedeutung von *rekke*, heute *række* geschrieben, wird auch in einem fast mit Boy Lor. Petersen gleichzeitigen Wörterbuch<sup>79</sup> erwähnt, vom »Wörterbuch der Dänischen Sprache« aber als *büchersprachlich, altmodisch und dialektal bezeichnet*.<sup>80</sup> Die Flexionsform *rekkede* ist heute ebenfalls nicht mehr üblich, die heutige dänische Form ist *rakte*. Auch der Ausdruck *obnaae enden* ist heute altmodisch<sup>81</sup>; man würde heute *nå til enden* schreiben.

Abb. 3 Rechts – Seite 45 des Logbuchs zeigt die typische Tabellenform, die Logbücher zu jener Zeit, allerdings nur für die Tage der langen Überfahrten auf hoher See, aufweisen. Unter Land oder im Hafen bestehen die Logbücher nur aus Datum und dem Text »das Passierende«, ohne die Kurs- und Windtabelle.



An zwei Stellen im Text verwendet Boy Lor. Petersen das feminine Pronomen für *das Eis*, was ganz erstaunlich ist, denn das deutsche Wort *Eis* und das sörlingerfriesische *is* sind beide Neutra, das dänische Wort *is*, von Petersen *js* geschrieben, ist in der von ihm angestrebten Standardsprache *communes*, also beidgeschlechtlich. Er schreibt: *om Morgenens Lag jsen Fast til Landet, paa Dagen kunde man see at hun gav hist og her en Liden abning under Landet* (morgens lag das Eis fest zum Lande, am Tag konnte man sehen, daß sie [!] hier und dort unter dem Lande eine kleine Öffnung gab) (S. 51), *under Landet bar nu jsen ovnet / sig noget, men her i denne havn har hun stuet / indLøbet til* (unterm Land hat das Eis sich jetzt etwas geöffnet, aber hier in diesem Hafen hat sie [!] den Einlauf zugestaut) (S. 53). In den dänischen Mundarten kann das Wort *hun* (sie) aber sowohl *das Meer* als auch *Wind* und *Wetter* bezeichnen. Die Verwendung des Wortes *hun* im Zusammenhang mit *Meer* ist sowohl von den dänischen Inseln<sup>82</sup> als auch aus Westjütland<sup>83</sup> bekannt. Laut Ømålsordbogen gehört diese Verwendung des Wortes zur Fischersprache. Eine Verwendung des Wortes *hun* in Verbindung mit *Eis* ist in den beiden Wörterbüchern Ømålsordbogen und Feilbergs Ordbog nicht erwähnt, und auch nicht in der Zentralkartotek vom Jysk Ordbog.<sup>84</sup> Auf Grundlage der Information im Ømålsordbogen darf man allerdings annehmen, daß dieser Ausdruck bei Boy Lor. Petersen ein Seemannsausdruck ist.

Selbstverständlich kann man nicht auf der Grundlage dieser wenigen Beispiele eine zusammenfassende Bewertung der dänischen Schriftsprache von Boy Lor. Petersen machen. Das Logbuch ist aber als Dokument zur dänischen Schriftsprache einer mehrsprachigen Person aus dem Sprachgrenzgebiet am Ende des 18. Jahrhunderts sprachhistorisch interessant.

Bei der Übersetzung des Logbuches ins Hochdeutsche ist eine möglichst genaue Wiedergabe des dänischen Textes angestrebt. Die Übersetzung ist keine Rekonstruktion von Boy Lor. Petersens hochdeutscher Schriftsprache.

## *Die Eisverhältnisse*

In dem Seegebiet um die Südspitze Grönlands hat man es in erster Linie mit dem sogenannten »Storis«, dem »Großen Eis« zu tun, welches aus der Grönlandsee um die Südspitze Grönlands herum treibt und die Häfen, vor allem von Julianehaab und Frederikshaab, im Winter und Frühjahr verschließt.

Generell handelt es sich bei den Jahren um die Jahrhundertwende vom 18. zum 19. Jahrhundert in Mitteleuropa um eine Phase starker Erwärmung in der Folge der sogenannten »Kleinen Eiszeit« mit deutlich positiven Temperaturabweichungen im Frühjahr, Sommer und Herbst.<sup>85</sup> In Island hingegen ist diese Phase durch eine starke sommerliche Vereisung gekennzeichnet, bei dem die Dänemarkstraße oft den gesamten Sommer hindurch mit Eis belegt war.<sup>86</sup> Auch für das Eis am Kap Farvel scheint in diesem Zeitraum eine stärkere sommerliche Vereisung vorzuliegen.<sup>87</sup>

Aus der Analyse der Schiffsjournale der JOMFRUE GIERTRUD und der anderen Schiffe des KGH auf der Fahrt zu und von den Kolonien lassen sich die Eisgrenzen rekonstruieren. Dabei muß allerdings die Problematik der Positionsbestimmung berücksichtigt werden. Während die Bestimmung der Breite kein großes Problem darstellt, ist die Bestimmung der Länge ganz erheblichen Fehlerquellen unterworfen. An Bord der Schiffe waren keine Schiffschronometer. Obwohl diese bereits erfunden waren, waren sie aber wohl noch zu teuer, um eine größere Verbreitung gefunden zu haben. Daher wurden die Längen auf der gesamten Fahrt gegißt, d.h. aus der letzten Position unter Berücksichtigung von Wind, Fahrt und Abdrift geschätzt. Je nachdem, wie lange die letzte sichere Position, d.h. die letzte

Landsichtung zurück lag, konnten sich die Fehler in hohem Maße summieren. Bei der Bestimmung des Breitengrades existiert dieses Problem nicht in dem Maße, da die Breitenkreisbestimmung, selbst bei einer Schlechtwetterperiode, nach einiger Zeit wieder möglich ist, bei den Längengraden fehlt diese Korrekturmöglichkeit bis zur nächsten Landsichtung, wenn es auch üblich war, die Längen mit anderen begegnenden Schiffen abzugleichen.

Dieses Problem ist allerdings auf der Fahrt zu den Grönländischen Kolonien nicht so groß wie auf anderen Routen, da es mit den Shetland Inseln noch sichere Korrekturmöglichkeiten gab und die Überfahrtszeit nicht so hoch war. Dennoch ist diese Ungenauigkeit zu berücksichtigen. Aus diesem Grund eignen sich entstehende Eiskarten nicht »rückwirkend zur Navigation im Eis«, sondern geben nur einen Hinweis auf die Stärke der Vereisung und dienen lediglich der Indexbildung zur anschließenden klimatologischen Auswertung.<sup>88</sup> Auch bei den hier gezeigten Kurskarten ist die ungenaue Positionsangabe zu berücksichtigen.

### Eis im Sommer 1798

Das Jahr 1798 ist bezüglich der Eisverhältnisse ein Jahr der Extreme, verglichen mit den heutigen Eisverhältnissen. Die Ostküste Grönlands war während des ganzen Sommers, mindestens bis zur Höhe von Godthaab, belegt mit Eis. Der Ostgrönland Driftstrom hat also während des gesamten Jahres für ausreichend Nachschub an Eis gesorgt. Dies deckt sich mit der Information, die Koch für die isländischen Eisverhältnisse gibt. Islands Küste (wahrscheinlich die Nordküste) war 1798 bis in den Juli mit Eis belegt.<sup>89</sup> Die rekonstruierten Eisgrenzen übersteigen fast im gesamten Sommer die maximale Eisausdehnung der Jahre 1972–1994. Der Median, d.h. die mittlere Eislage der Jahre 1972 bis 1994, wird in allen Monaten überschritten.

Die Eisverhältnisse waren also 1798/99 sehr schwer. Durch dieses Eis mußten sich nun die Schiffe des Grönlandhandels kämpfen. Einige Schiffe hatten dabei mehr Glück als andere, hier vor allem die Schiffe, die später losgefahren waren. Diese kamen, sofern sie zu den nördlicheren Kolonien fuhren, teilweise ohne Behinderung durch. Ein Teil des Eises trennte sich im Juni von dem Haupteisstrom ab, so daß sich ein freies Fahrwasser zwischen den Eisfeldern bildete. Die Abtrennung von Eisfeldern ist nicht untypisch für die Vereisung rings um Kap Farvel. Diese Abtrennung zeichnete sich bereits im Mai ab und ist als Rest noch im Juli vorhanden.

### Eis im Sommer 1799

Die Kapitäne des KGH hatten aus den schwierigen Eisverhältnissen des Jahres 1798 und der Tatsache, daß die späteren Schiffe nahezu unbeschadet das Eis durchdringen konnten, den Schluß gezogen, die Reise erst später zu beginnen. Die Schiffsjournale beginnen im Schnitt einen Monat später als im Vorjahr. Daher fehlen Daten vom Mai und Juni. Die Eisverhältnisse im Juli waren aber nach der Rekonstruktion eher durchschnittlich, im Herbst kann man von einem eisfreien Kap Farvel ausgehen. Dies deckt sich mit den Eisverhältnissen der Küste Islands, die nur Anfang Mai vereist war.<sup>90</sup>

### Schiffahrt im Eis

Die letzten Tage des Schiffes werden von Boy Lorentz Petersen eindrucksvoll beschrieben. Wie durch ein Wunder erreichten sowohl Passagiere als auch Besatzung unbeschadet Friederichshaab. Probleme bekam die JOMFRUE GIERTRUD vor allem mit der Dünung und den



damit verbundenen Schlägen auf den Rumpf des Schiffes. Als später noch ein Eisberg auf das Schiff eindrang, der mit seinem enormen Tiefgang in anderen Geschwindigkeiten driftet als das umgebende Meereis und das darin eingeschlossene Schiff, war das Schicksal der JOMFRUE GIERTRUD besiegelt. Der Druck, den Eisberge und Eisschollen auf Schiffe ausüben können, ist ganz erheblich. Selbst Stahlschiffe ohne entsprechende Verstärkung können im Eis Probleme bekommen. Ein Holzschiff hat diesem Eisdruck wenig entgegenzusetzen. Der Druck entsteht aus der Drift des Eises. Wind, der über ein Eisfeld weht, überträgt einen Teil seines Impulses auf die Eisschollen, die dadurch in Bewegung geraten. Diese Bewegung setzt sich so lange fort, wie der Wind weht und bis das Eis an ein Widerlager stößt. Dies kann z.B. eine Küste, ein Eisberg oder ein anderes Eisfeld sein. Die Eisschollen stoßen auf den Widerstand, dadurch zerbrechen die Kanten, und die Schollen schieben sich übereinander, es entstehen Preßeisrücken. Gerät ein Schiff zwischen driftende Schollen und ein Widerlager, so muß es den Druck des Eises auf die andere Seite des Schiffes weiterleiten. Die Konstruktionen eisgängiger Schiffe berücksichtigen dies z.B. durch eng gesetzte Spanten und Querverstrebungen. Punktuell ist der auftretende Druck bis zu 9 MPa, also einer Gewichtslastentsprechung von 900 t pro m<sup>2</sup> bzw. 90 kg pro cm<sup>2</sup> <sup>91</sup>, wobei dieser Druck nicht auf großen Flächen auftritt, da das Eis selbst nachgibt. Außenhaut und Spanten müssen für die Aufnahme dieser Lasten ausgelegt sein. Generell ist es auch möglich, ein Holzschiff einigermaßen eistüchtig zu konstruieren, siehe Nansens FRAM oder das Deutsche Polarforschungsschiff GAUSS. Walfängerschiffe waren zumeist eisverstärkt, kleine Briggs wie die JOMFRUE GIERTRUD hatten nur eine geringe Eisgängigkeit.

Schiffsverluste durch Eispressung treten bis heute auf, da selbst Eisbrecher einem in Eispressung geratenen Schiff nur bedingt helfen können, da sie nicht den Druck von außen abnehmen können. Ein Herausziehen ist trotz ganz erheblicher Zugleistung der Eisbrecher oft ebenfalls nicht möglich, da das Eis ein Schiff wie ein Schraubstock festhalten kann.

### *Die letzte Fahrt der JOMFRUE GIERTRUD*

Boy Lorentz Petersen, der Kapitän der JOMFRUE GIERTRUD im Jahre 1798, hatte seit 1790 auf Schiffen des KGH gedient. Seit 1792 war er jährlich als Kapitän gefahren, er war also mit den arktischen Gewässern der Davis Strait vertraut und erfahren, auch im Besegeln des Eises. Die Mannschaft des Schiffes bestand aus sieben Mann, aus den verschiedenen Teilen Dänemarks. Üblicherweise war an Bord eines hölzernen Segelschiffes auch ein Zimmermann. Im Waterschout fehlt 1798 der Name des Zimmermanns. Anzunehmen ist, daß der Zimmermann nachträglich hinzugekommen ist, war er doch zur Abdichtung von Leckagen an Bord unentbehrlich.

Stellung	Name	Herkunft
Kapitän	Boy Lorentz Petersen	Kopenhagen (Morsum/Sylt)
Steuermann	Johan A. Jeger	Apenrade
Bootsmann	Hans H. Bager	Nyköbing – Falster
Matrose	Hans J. Rasmussen	Lolland
dto.	Iver H. Madsen	Assens
Jungmann	Sören Wilhelmsen	Falster
dto.	Hans Christiansen	Møn

Tabelle 5: *Die Mannschaft der JOMFRUE GIERTRUD 1798.*

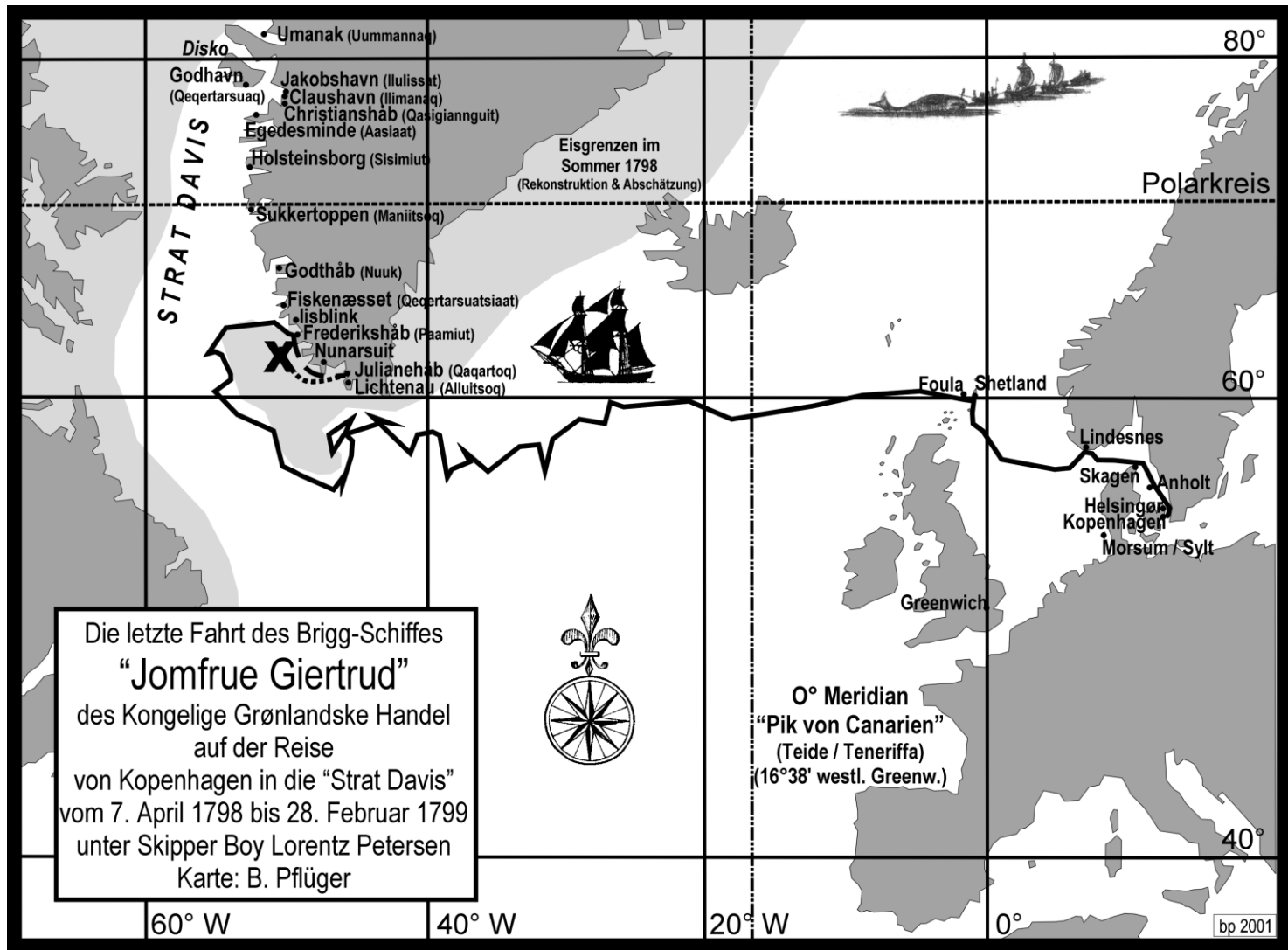



Abb. 4 Die letzte Fahrt der Brigg JOMFRUE GIERTRUD des Kongelige Grønlandske Handel auf der Reise in die »Strat Davis«. (Karte. B. Pflüger)

Die JOMFRUE GIERTRUD verließ Kopenhagen am 12. April 1798, nachdem die Zollformalitäten erledigt waren. Geladen hatte man Versorgungsgüter für die Kolonien, darunter normale Versorgungsgüter, aber auch Tauschwaren für den Handel mit den Einheimischen. Die Kolonien Friedrichshaab und Julianehaab waren schwierig zu besegeln, da oft auch im Sommer das Eis um die Südspitze Grönlands driftete und die Passage verschloß. Die weiter nördlichen Kolonien hatten mit diesem Problem weniger zu tun.

Es wurde durch den Øresund an Kronborg vorbei gesegelt, dann durch Kattegat und Skagerrak, vorbei an der Insel Anholt und an Skagen, bis am 19. April *Linders Nees*, also *Lindesnes*, die Südspitze Norwegens, gesichtet wurde. Die Nordsee wurde gequert, und man segelte eine Woche später an den Shetland Inseln vorbei. Am 25. Mai stieß man etwas südöstlich vom Kap Farvel auf das *Storis*, den Eisstrom vor der Ostküste Grönlands, um den man im Südwesten herum segelte, stets bemüht, eine Lücke zu finden, um durch das Eis nach Friedrichshaab durchzusetzen. Diese Lücke wurde erst am 15. Juni gefunden, indem man von Nordwesten, vorbei am *Isblink* nach Friedrichshaab, zwischen Eis und Land hinsetzte.


Am 17. Juni erreichte die JOMFRUE GIERTRUD Friedrichshaab, das heutige Paamiut. Begrüßt wurde die Kolonie mit drei Kanonenschüssen, die auch mit drei Kanonenschüssen beantwortet wurden. Kaufmann Falck, der Leiter der Kolonie, kam an Bord. Es wurden grönländische Erzeugnisse geladen, vor allem Fässer und Tonnen mit Speck von Walen und Robben. Am 15. Juli kam ein Frauenboot mit Briefen des Inspektors von Südgrönland aus Godthaab nach Frederikshaab. Bei den Frauenbooten handelt es sich um einen Kajaktyp der einheimischen Bevölkerung, der Platz für acht bis zehn Personen bot. Er diente zum Transport und wurde auch von Frauen benutzt und bedient, daher die Bezeichnung. Hier verwendete man Frauenboote, neben dem Transport, auch zum Bugsieren des Schiffes, gemeinsam mit dem Beiboot und dem Boot der Kolonie. Auch im Hafen von Friedrichshaab hatte die Mannschaft Probleme mit dem Eis. Am 1. August lag das Eis noch dicht an Land, am 7. August drückte der Wind das Eis auch in den Hafen hinein. Am 15. August erhielt man Nachricht von Julianehaab, daß dort ähnlich schwere Eisverhältnisse herrschten. Am 24. August starb die Frau des Kaufmanns Falck. Am 26. August lichteten sich die Eisverhältnisse ein wenig, und man machte sich klar zur Abreise. Dabei nahm man Steine an Bord, um das Schiff etwas achterlastig zu machen. Schließlich wurde am 31. August der Anker gelichtet, und die Fahrt nach Julianehaab konnte begonnen werden.

## 44 1798 AUGUST Paa FRIDRICHSHAABS Skibshavn

DAG	D <sup>o</sup>	Det Passerendes					
...	...	...					
SEPTEMBER LÖVERD	1	EM	0	WSW	2	Nörtl.	Mærseils Kuling ganske Tyk. tog / alle Rev i Mærseilene
			1	SW	1	----	giede / Fokken op. Lod det Löbe for / forMærseil. for at
		PF	4	SSW	4 ¼	----	styre / i Mellem ijsen som var / meget tæt /
							F <sup>le</sup>
		1 <sup>o</sup>	4	-----	4 ¾	----	D <sup>e</sup> frisk Kuling megen Jiß og / ganske tyk. /
		H	4	-----	5 ½	----	Stiv Kuling og tyk meget jiß / kl. 4: bLæv jißen saa tæt at
		D	½	West	¼	----	man / ey hafde rum meere dreiede / bi Væster efter. kl
			3 ½	Oost	2	----	7½. fik Lidet / klaring. fik noget af Landet at / see. Vænde
		FM	2	-----	1 ½	----	Øster efter Landet til / kl. 10. holde Syd efter Langs med
			2	SSO	1 ¾	----	/ Landet. jißen det samme /
Om Middagen kl. 12. hafde NUARSUITS Øerne i StO  / efter gising 1 1/4 Mill, fra os. //							

[S.] 44 1798 AUGUST


In FRIEDRICHSHAABS Schiffshafen


TAG	D <sup>o</sup>	Das Passierende					
...	...	...					
SEPTEMB. SONNA	1	NM	0	WSW	2	Nörtl.	Marssegels Kuling ganz dick. nahmen alle Reffen in die
			1	SW	1	----	Marssegel zogen die Fock hinauf. Ließen es laufen für
		PF	4	SSW	4 ¼	----	Vordermarssegel um zwischen das Eis zu steuern das
							sehr dicht war
		1 <sup>te</sup>	4	-----	4 ¾	----	D <sup>o</sup> frische Kuling viel Eis und ganz dick.
		H	4	-----	5 ½	----	Steife Kuling und dick viel Eis 4 Uhr wurde das Eis so
		T	½	West	¼	----	dicht daß man nicht mehr Raum hatte drehen bei [?]
			3 ½	Ost	2	----	nach Westen. 7½ Uhr bekamen ein wenig Klarung.
VM	2	-----	1 ½	----	bekamen etwas vom Lande zu sehen. Wendeten nach		
	2	SSO	1 ¾	----	Osten nach dem Lande 10 Uhr hielten nach Süden am		
					Lande entlang. Das Eis dasselbe		
		Mittags 12 Uhr hatten NUARSUITS Inseln in StO  [nach unserem Kompaß ?] nach Gissing 1 1/4 Meilen von uns					

SEPTEMBR.

Underseil Fra FRIDRICHs. til IULIANEHAAB

45

DAG	D <sup>o</sup>	Wagt	Tim.	MWaus	Dist Mill	Wind:	Det Passerendes
SÖND	2	EM	4	Syd	3 ½	Nord	Stiv Revet Mærseils kuling / ganske Tyk med taage, kl. 4
		PF	2	WSW	2	----	dreide / bi Væster effter hafde megen / Jiß, kl. 6 Vænde
			2	OtN	1	----	Øster effter kl. 8 / Vænde Væster effter /
		1 <sup>te</sup>	2	West	1	----	F <sup>le</sup> d <sup>e</sup> VærLig. kl. 10 Vænde Øster / effter kl. 12 Væster
			2	OtN	1	----	effter /
		H	4	West	½	----	W. for det Meste stille og tyk
		D	4	----	--	Stille	ingen Skibsmagt ganske tyk / drev i mellem jisse /
		FM	2	StW	1 ½	Nordl.	Mærseils Kuling hafde noget / af under Landet i sigte
	2	SSO	2	----			
		KL. 12. hafde NUARSUITS de yderste Øer i Nord  / effter gising 1 Mill fra os /					
MAND.	3	EM	4	SOtS	4	Nord	ubestandigt kuling kl. 2 fik opkla / ring. fik hoeken
		PF	1	----	1	----	NUARSUIT at see / kl. 4: bLæv Jisen ganske tæt.
			3	OSO	2 ½	----	holde / in i en Liden abning tæt under / Landet af
							NUARSUIT. om AFte / nen kl. 8 kom en GrönLænder / i
					Kajak. tog ham paa Skibet /		
1 <sup>te</sup>	4	----	1 ½	----	jisen meget tæt om Natten kl 12 / bLev stilagtig og om		
H	4	----	--	om Lö	Löbendes / Konde med seiLene ey holde / det Lengere		
				bende	frie for stöd satte / Jollen ud til at boxsere med /		
				s			
		med dagningen fik Lidet Kuling Nordl. i gjen seiLede / Langs i en Liden Abning mellem Landet og Jisen / Syd effter, om Morgenens kl. 8. kom nogle kajaker / paa siden af Skibet sendte 1 kajak til Colonien med / brev til Kiöbmand MÖRCH, om förMiddagen kl. 11 / bLev Jisen ganske tæt Syd effter, og Motte SeiLe inden / Skers om effter Middagen kl. 2. kom ind i EKERSUAK / Löbet, hafde en frisk kuling Nordl og rendt för Jis / satte til alt som trekke kunde, om AFtenen kl. 7 / kom i jimmel Karisarsuk og kom ud paa Coloniens / fiord. siden bLev stille og om Löbendes, kl. 8 kom / Kiöbmand MÖRCH, om bord til os med en Conne / Baad som kom til at boxsere og Skibets Jolle //					

SEPTEMBER		Unter Segeln von FRIEDRICHS. nach JULIANEHAAB					[S.] 45	
TAG	D <sup>o</sup>	WACHE	GLAS	KURS	Dist. MELEN	WIND	Das Passierende	
SONNT.	2	NM	4	Süd	3 ½	Nord	Steife gereifte Marssegels Kuling ganz dick mit Nebel, 4	
		PF	2	WSW	2	----	Uhr drehten bei [?] nach Westen hatten viel Eis, 6 Uhr	
			2	OtN	1	----	wendeten nach Osten 8 Uhr wendeten nach Westen	
		1 <sup>te</sup>	2	West	1	----	d <sup>e</sup> Witterung. 10 Uhr wendeten nach Osten 12 Uhr nach	
			2	OtN	1	----	Westen	
		H	4	West	½	----	W. meist stille und dick	
		D	4	----	--	Stille	keine Schiffsmacht [?] ganz dick trieben zwischen dem	
			2	StW	1 ½	Nördl.	Marssegelskuling hatten etwas vom Lande in Sicht	
						12 Uhr hatten NUARSUITS äußerste Inseln zu Nord  [s.o.] nach Gissing 1 Meile von uns		
MONT.	3	NM	4	SOTS	4	Nord	veränderlich Kuling 2 Uhr bekamen Aufklärung. bekamen	
							die Hoek NUARSUIT zu sehen 4 Uhr wurde das Eis ganz	
							dicht.	
		PF	1	----	1	----	hielten in eine kleine Öffnung dicht unterm Lande von	
			3	OSO	2 ½	----	NUARSUIT. abends 8 Uhr kam ein Grönländer im Kajak.	
					nahmen ihn auf das Schiff			
						das Eis ganz dicht Nachts 12 Uhr wurde verhältnismässig		
						1 ½	----	stille und umlaufende [Winde] konnten es mit den Segeln
						umLau	nicht länger frei von Stößen halten setzten die Jolle	
						fend	hinaus zum bugisieren	
							mit Tagesanbruch bekamen ein wenig Kuling nördl. segelten wieder in einer kleinen Öffnung längs	
							zwischen dem Lande und dem Eise nach Süden, morgens 8 Uhr kamen einige Kajaks an die Seite	
							des Schiffes sendete 1 Kajak zur Kolonie mit Brief an Kauffmann MÖRCH, vormittags 11 Uhr wurde	
							das Eis ganz dicht nach Süden, und mußten innerhalb der Schären segeln nachmittags 2 Uhr	
							kamen in den EKERSUAK [Brede Fjord, Ikerssuaq] Lauf hinein, hatten eine frische Kuling nördl und	
							rein [frei] von Eis setzten alles, was ziehen konnte, zu, abends 7 Uhr kamen durch Karisarsuk	
							[Ikarisarsuk] und kamen auf den Fjord der Kolonie hinaus. seither wurde stille und umlaufende	
							[Winde], 8 Uhr kam Kauffmann MÖRCH an Bord zu uns mit einem Frauenboot das kam, um zu	
							bugisieren und [mit] der Jolle des Schiffes	

Die Verwendung von Abkürzungen in den Journalen ist üblich. Insbesondere die Wachen wurden abgekürzt, üblich ist auch die Verwendung des Begriffes *d<sup>o</sup>* für *dito*. Die Abkürzungen in den Wachen stehen für *EM* = *Nachmittagswache* (12-16 Uhr), *PF* = *Plattfusswache* (16-20 Uhr), *1<sup>te</sup>* = *Erste Nachtwache* (20-0 Uhr), *H* = *Hundewache* (0-4 Uhr), *T* = *Tagwache* (4-8 Uhr), *VM* = *Vormittagswache* (8-12 Uhr). Die Bezeichnung *Marssegels Kuling* deutet auf eine bestimmte Windstärke hin, bei der mit Marssegeln gefahren wurde, also bei etwas stärkerem Wind. Marssegel sind die mittleren Segel der Brigg. Der Begriff *Kuling* findet sich in ähnlicher Form auch in den deutschsprachigen Schiffsjournalen in ähnlicher Schreibweise und ist eine alte Bezeichnung für Wind. Bei der Beschreibung von Wetterzuständen wird oft das Wort *dick* zur Bezeichnung einer Stratus-Wolkendecke oder Nebel verwendet. Neben den bekannten Himmelsrichtungen enthalten die Himmelsrichtungen oft einen Zusatz, der eine genauere Richtung angibt, hier *StO* (in deutschen Journalen auch *SzO*), also ostwärts gewandter Südkurs. Ebenfalls ein alter Ausdruck ist der Begriff *Gissing*. Mit *Gissing* bezeichneten die Seeleute eine Schätzung, insbesondere im Zusammenhang mit Positionen und Entfernungen.

Mit *Schiffsmacht* dürfte Schiffbarkeit gemeint sein. Hoek scheint ein Begriff aus dem Niederländischen zu sein, der hier verwendet wurde, und bedeutet soviel wie Spitze oder Landzunge.

46 1798		Til Ankers Paa JULIANEHAAB Skibshavn	
DAG	D <sup>o</sup>	SEPTEMBER.	Det Passerendes
TIERSD	4.	Natten over stille og omLøbendes kast om Morge / nen kl. 7. skiöd 2 kanon Skud. Herr MUUS. kom om bord / med Coloniens Jolle og Mandskab. fik ogsaa 2 grønLænder / Conne baader til at boxsere, om forMiddagen, kl. 9. kom / til Ankers paa Skibs havnen for Colonien, Saluterte / med 3 kanon Skud, blev i gien besvaret med 3 Skud / forteuede Skibet, gjorde SeiLene fast, Lod saa Vag- / ten Löbe - - til om efterMiddagen satte Baaden / ud ovnede Lugerne satte Lade boken op. forrette / de Videre fornöden Arbæd om aftenen pomte / Lens kl. 8. Lod Vagten Löbe - - - - - /	
...	...	...	

[S.] 46 1798		Vor Anker an JULIANEHAAB Schiffshafen	
TAG	D <sup>o</sup>	SEPTEMBER	Das Passierende
DIENST.	4.	Die Nacht hindurch stille und umlaufende Windstöße morgens 7 Uhr schossen 2 Kanonenschüsse. Herr MUUS kam an Bord mit der Jolle der Kolonie und [mit] Mannschaft. bekamen auch 2 Grönländer-Frauenboote zum Bugsieren, vormittags 9 Uhr kamen zu Anker in dem Schiffshafen vor der Kolonie, salutierten mit 3 Kanonenschüssen, wurden wieder mit 3 Schüssen beantwortet, vertäuten das Schiff, machten die Segel fest, ließ dann die Wache laufen - - bis nachmittags setzten das Boot hinaus öffneten die Luken setzten den Ladebock [=Ladebaum] auf. verrichteten weitere notwendige Arbeit abends lenz gepumpt 8 Uhr ließ die Wache laufen - - - - -	
...	...	...	

Die nächsten Tage wurde gelöscht, unter anderem auch Holz für ein neues Boot der Kolonie. Sonnabends mußte man wegen Wind und Regen mit dem Löschen aufhören. Sonntags hielt der Missionär Herr Gudde Gottesdienst, dem die Hälfte der Mannschaft beiwohnte. Montag bis Freitag wurde mit der Löschung fortgefahren, darunter acht Fässer gesalzenes Ochsenfleisch, Brennholz und Speck. Man mußte feststellen, daß ein Teil des Ochsenfleisches verdorben war. Drei Tonnen Pökelfleisch wurden vernichtet, vier weitere Tonnen wurden an Land neu eingesalzen, und eine letzte Tonne wurde zum Schiffsproviant hinzugenommen und an Bord neu eingesalzen. Während der ersten Tage in Julianehaab wurde außerdem an dem neuen Kolonieboot mitgearbeitet.

Montag kamen einige evangelische Brüder aus Lichtenau zum Schiff, und das Transportboot der Kolonie fuhr am selbigen Tag nach Lichtenau, um Speck zu holen. Die Brüder, die auch *de Mebriske Brödere*, »die mährischen Brüder« genannt werden, holten am Freitag mit zwei Frauenbooten ihre Güter beim Schiff ab. Es handelte sich bei den Brüdern um Mitglieder der Herrnhuter Brüdergemeinde, wahrscheinlich Missionare. Die Siedlung Lichtenau, die heute Alluitsoq heißt, war 1774 als deutsche Missionsstation von den Herrnhutern gegründet worden.<sup>92</sup> Am Sonntag hielt der Missionar wieder Gottesdienst, an dem wiederum die Hälfte der Mannschaft teilnahm.

Mit *Eisenband* bzw. *dreibandigen Fässern* (Eintrag S. 47) ist die Größe der Fässer gemeint, größere Fässer brauchen mehr Eisenbänder als kleine, um die Stabilität zu gewährleisten. Die Fässer waren gefüllt mit dem Speck von den gefangenen Walen und Robben.

SEPTEMB.		Paa JULIANEHAABS Skibshavn	47
DAG	D <sup>o</sup>	Det Passerendes	
...	...	...	
TIERSD.	18	Vinden stille med taaget Luft, Fik om bord 43 Stk / 2 <sup>te</sup> Jernbaands Fader og 15 Stk tree baands tønder / med Spæk, stuede dem i Lasten, de 2 <sup>de</sup> Coloniens / tømmermænd, Fik i dag Spanterne reiste til / den nye Baad, - om AFtenen Lens med pompen / kl. 8. Lod Vagten Löbe - - - - - //	

SEPTEMB.		An JULIANEHAABS Schiffshafen	[S.] 47
TAG	D <sup>o</sup>	Das Passierende	
...	...	...	
DIENST.	18	Der Wind stille mit nebliger Luft, bekamen an Bord 43 Stück 2 <sup>te</sup> Eisenbands Fässer und 15 Stück dreibandige Tonnen mit Speck, stauten sie in den Lastraum, die beiden Zimmerleute der Kolonie haben heute die Spanten zum neuen Boot aufgerichtet, abends lenzten mit der Pumpe 8 Uhr Ließ die Wache laufen - - - - - //	

Die Häute (Eintrag S. 48) stammen von Robben, die in erster Linie von den einheimischen Inuit eingehandelt wurden. Am Mittwoch, dem 26. September, wurden der schwere Anker gehoben und Konossemente (Frachtpapiere) bei Herrn Kaufmann Mörch unterschrieben. Am Donnerstag, dem 27. September, kam der Kolonist Ole Johnsen als Deckspassagier an Bord. Abends stürmte es, und am nächsten Tag war der Fjord voll mit Eis, so daß das Schiff nicht auslaufen konnte.

48 1798 SEPTEMBR		Til Ankers paa JULIANEHAAB Skibshavn
DAG	D <sup>o</sup>	Det Passerendes
OONSD.	19.	Om Morgenen stille, paa dagen frisk kuling - / Nordl. med Taage, Fik i dag om bord 43 Stk. 2 <sup>te</sup> / Fade, og 15 Stk. tønder med Spæk, stuede dem i / Lasten, koloniens transport Baad kom i dag hiem / Fra LICHTENAU med Spæktønder, forteuede samme / Væd Skibet, om AFtenen pomte Lens kl. 8. L. V. L. /
TORSD.	20.	Om Morgenen stille, paa dagen frisk kuling - / Nordl. med Taage, Fik i dag om bord 43 Stk. 2 <sup>te</sup> / Fade, og 15 Stk. tønder med Spæk, stuede dem i / Lasten, koloniens transport Baad kom i dag hiem / Fra LICHTENAU med Spæktønder, forteuede samme / Væd Skibet, om AFtenen pomte Lens kl. 8. L. V. L. /
FRED	21	Vinden Nordl. blæste hardt fik om bord 42 Stk. 2 <sup>te</sup> / Fade, og 15 tønder stuede samme i Lasten om AFte- / nen pomte Lens kl. 8. Lod Vagten Löbe - - - /
LÖVERD	22	Om Morgenen Vinden Nordl. blæste en storm / med Forost [!] og Snee, paa dagen noget aftagendes / Fik om bord 32 Tonder [!] og 12 <sup>te</sup> *) fade med Spæk / om efter Middagen Fik Skindene om bord - om / AFtenen pomte Lens kl. 8. Lod Vagten Löbe - /
SÖND	23.	Vinden Væstl. og stille, Natte Frost herr GUDDE / hoLdte Prædiken, det halve af Skibets Manskab i / Land, og til rette Tid, om bord i gien, om AFte- / nen pomte Lens, kl. 8. Lod Vagten Löbe - - - /
MAND.	24.	Vinden Syd: med Tyk Luft og Regn. Ladte i dag / 53 Tønder og 3 2 <sup>te</sup> Fade med Spæk, som nu udgiör / Skibets fulde Last siden hentede 2 baader graae steen / fik samme in [!] i kieLderen, kom i Dag en konne / Baad. fra LICHTENAU med bragte herr JOHAN GEORG GRILICH, som kom med sit tiöe [!] om bord / paa Skibet som Passagier, til Kiöbenhavn, om / AFtenen pomte Lens kl. 8. Lod Vagten Löbe - - /
...	...	...

\*) Im Logbuch gibt es hier eine Korrektur, die aber undeutlich ist; möglicherweise ist 3<sup>te</sup> gemeint.

## [S.] 48 1798 SEPTEMB. Vor Anker an JULIANEHAAB Schiffshafen

TAG	D <sup>o</sup>	Das Passierende
MITTW.	19.	Morgens stille, am Tage frische Kuling - Nördl. mit Nebel. Bekamen heute an Bord 43 Stück 2 <sup>te</sup> Fässer und 15 Stück Tonnen mit Speck, stauten sie in den Lastrum, das Transportboot der Kolonie kam heute nach Hause von LICHTENAU mit Specktonnen, vertäuten dasselbe beim Schiff, abends lenz gepumpt 8 Uhr l. W. l. [ <i>ließ die Wache laufen</i> ]
DONNERST.	20.	Morgens frische Kuling Ostl. mit Schneegestöber, am Tage stille und Regen. Bekamen an Bord 21 Stück 2 <sup>te</sup> Speck, stauten sie zusammen in den Lastrum und verrichteten andere notwendige Schiffsarbeit, abends lenz gepumpt 8 Uhr ließ die Wache laufen - - - - -
FREIT.	21	Der Wind nördl. wehte hart bekamen an Bord 42 Stück 2 <sup>te</sup> Fässer, und 15 Tonnen stauten dieselben in den Lastrum abends lenz gepumpt 8 Uhr ließ die Wache laufen - - -
SONNA	22	Morgens der Wind nördl. wehte ein Sturm mit Frost und Schnee, am Tage etwas abnehmende [ <i>Winde</i> ] Bekamen an Bord 32 Tonnen und 12 <sup>te</sup> Fässer mit Speck nachmittags bekamen die Häute [= <i>Seehundstelle, evtl auch Eisbärenfelle</i> ] an Bord - abends lenz gepumpt 8 Uhr ließ die Wache laufen -
SONNT	23.	Der Wind westl. und stille, Nachtfrost Herr GUDDE hat gepredigt, die Hälfte der Mannschaft des Schiffes war am Land und rechtzeitig zurück an Bord, abends lenz gepumpt, 8 Uhr ließ die Wache laufen - - -
MONT.	24.	Der Wind Südl. mit dicker Luft und Regen. Luden heute 53 Tonnen und 3 2 <sup>te</sup> Fässer mit Speck, welche jetzt die volle Ladung des Schiffes ausmachen holten danach 2 Boote graue Steine bekamen dieselben in den Keller, kam heute ein Frauenboot aus LICHTENAU hat Herrn JOHAN GEORG GRILICH mitgebracht, der mit seinem Gepäck an Bord kam als Passagier nach Kopenhagen, abends lenz gepumpt 8 Uhr ließ die Wache laufen - -
...	...	...

Einträge S. 49–53: Offenbar hoffte man, längs der Küste, recht dicht unter Land, um die Eiszunge zu gelangen, die um das Kap Farvel herumtrieb. Auf einem solchem Wege war die JOMFRUE GIERTRUD auch nach Julianehaab gelangt. Dieser Weg wird auch in alten Segelhandbüchern empfohlen.<sup>93</sup> Die Zeit für die Besatzung drängte, da noch später im Jahr die Davis Strait selbst zuzufrieren begann, während es sich bei dem bisher erwähnten Eis in erster Linie um Treibeis handelte, welches aus dem Ostgrönlanddriftstrom stammt. Dieses Drifteis kommt nicht gleichmäßig um die Südspitze Grönlands gedriftet, sondern in Feldern, was ein Durchkommen auch für ein Segelschiff zwischen einzelnen Schollen, sofern diese nicht so dicht liegen, möglich macht. Diese Tatsache war den Seeleuten durchaus

## SEPTEMBERTil Ankers paa JULIANEHAAB Skibshavn

49

DAG	D <sup>o</sup>	Det Passerendes
...	...	...
OONSD.	3.	I dag ganske stille, disig Luft. saa Vidt man kan / see er jsen aben. besluttede i dag, at boxere / Skibet ud i hollender havnen vor man bædre / kan see jsens beskaffenhæd til Söes, bestilte hos //

## SEPTEMB. Vor Anker an JULIANEHAAB Schiffshafen

[S.] 49

TAG	D <sup>o</sup>	Das Passierende
...	...	...
MITTW.	3. [Okt]	Heute ganz stille, diesige Luft. so weit man blicken kann ist das Eis offen. entschlossen [ <i>uns</i> ] heute, das Schiff hinaus in den Holländer Hafen zu bugsieren, wovon man besser die Beschaffenheit des Eises zur See sehen kann, bestellte bei [ <i>weiter Seite 50</i> ]//



50 1798 OCTOBER

Paa JULIANEHAABS Fiord

DAG	D <sup>o</sup>	Det Passerendes
TORSD.	4.	<p>herr Kiöbmand MÖRCH Konne Baader og hans / Mandskab. til at Boxsere, om Aftenen pomte / Lens kl. 8 Lod Vagten Löbe - - - -</p> <p>Ganske stille, om Morgenens Kl. 3½ skiöd Seil- / Skud, Kiöbmand MÖRCH, med Coloniens Mand / skab, og 2 Konne baader, med grønLandsk besæt- / ning kom om bord til os, Lösne de Lantaugerne / Spænte Fartöierne for, boxserede fra Coloniens / havn, saluterte med 3 kanon Skud, bLev i igen med / 3. besvaret, Ved bLev med stilling. ½ Miil ud paa / fiorden Lag jsen meget tæt. motte some steder / sette med hager paa jsen, om effterMiddagen / kom ner til HOLLENDER Øen, og jsen Lag ganske / Lan fast uden for fiorden, saa at man motte / soge havn Kl 4½ kom til Ankers i den saa kaldte / hollender havn, forteuede Skibet med Lantauger / agter og for fra begge sider, efftersögte grun- / dens beskaffenhæd, og befant ingen stæds i denne / havn Anker grund, da grunden er ganske ulige / og overalt Klippigt. med hist og her Lidet san / og Mudder oven paa Vor ingen Anker kan / holde. Lettede Sver Anker op i gien og for / teuede med gode Lantauger mod SoLens / nedgang gik jeg og kiöbmand MÖRCH op paa / en bierg her paa Øen hvor vi da paa Ca 7 / MILE til Söes intet Van konde See, men / overal jsen saa tæt som fast Land, kiöbman- / den med Coloniens Mandskab og de 2<sup>de</sup> konne / baader bLev om bord paa Skibet. pomte / Lens kl. 9. Lod Vagten Löbe - - - - /</p>
FRED.	5.	<p>I. dag ganske stille, kLaar Luft, med Solens / op gang Var jeg og MÖRCH, i gien op til / fiælds for at see ud, men jsen Var det / samme tæt til Landet, og til Söes ingen Van / at see, da man dog paa dette hiöe [!] Fiældt kan / see Vidt om kring. begge hoekerne CAAP VAARVEL / og NUARSUIT , kan man see her kLar, om for- //</p>

[S.] 50 1798 OKTOBER

Im JULIANEHAABS Fjord

TAG	D <sup>o</sup>	Das Passierende
DONNERST.	4.	<p>Herr Kaufmann MÖRCH Frauenboote und seine Mannschaft zum Bugsieren, Abends lenz gepumpt 8 Uhr ließ die Wache laufen - - - -</p> <p>Ganz still, Morgens 3½ Uhr schossen Segelschüsse [Salutschüsse], Kaufmann MÖRCH, mit der Mannschaft der Kolonie und 2 Frauenbooten, mit grönländischer Besatzung, kam an Bord zu uns, machten die Landtauen los, spannten die Fahrzeuge vor, bugsierten vom Hafen der Kolonie hinaus, salutierten mit 3 Kanonenschüssen, wurden mit 3 beantwortet, fuhren fort mit stilling [<i>Segel stellen</i>]. ½ Meile außen auf dem Fjord lag das Eis sehr dicht. Mußten an einigen Orten mit Haken [<i>Eishaken</i>] auf das Eis setzen, Nachmittags kamen zur HOLLÄNDER Insel hinunter, und das Eis lag ganz landfest draußen vor dem Fjord, so daß man [<i>den</i>] Hafen [<i>aufsuchen</i> mußte 4½ Uhr kamen zu Anker in dem so genannten Holländer Hafen, vertäuten das Schiff mit Landtauen achtern und vorne von beiden Seiten, untersuchten die Beschaffenheit des Bodens, und fanden nirgends in diesem Hafen Ankerboden, da der Boden ganz uneben und überall felsig ist mit hier und dort ein wenig Sand und Schlamm, worauf kein Anker halten kann. Lichteten den Schweranker und vertäuten mit guten Landtauen mit dem Untergang der Sonne gingen ich und Kaufmann MÖRCH auf einen Berg hinauf hier auf dieser Insel wo wir dann auf ungefähr 7 Meilen zur See hinaus kein Wasser blicken konnten, überall aber lag das Eis so dicht wie festes Land, der Kaufmann mit der Mannschaft der Kolonie und der 2 Frauenboote blieben an Bord auf dem Schiff lenz gepumpt 9 Uhr ließ die Wache laufen - - - -</p>
FREIT.	5.	<p>Heute ganz still, klare Luft, mit Sonnenaufgang waren ich und MÖRCH wieder in [<i>auf</i>] den Felsen um hinaus zu blicken, aber das Eis war noch dicht am Lande, und zur See kein Wasser zu sehen, da man doch von diesem hohen Felsen weit umher blicken kann. Die beiden Hoeken CAAP VAARVEL und NUARSUIT kann mann von hier deutlich sehen, vor- [<i>weiter</i> S. 51]</p>

OCTOBER		Forteuet i HOLLENDER Havn paa JULIANEHAAB fiord	51
DAG	D <sup>e</sup>	Det Passerendes	
LÖVERD	6	Middagen kl. 11. foer kiöbmand MÖRCH, med Colonien [!] / Mandskab og de 2 <sup>de</sup> kone baader, fra os til Colonien / i gien, siden Forrettede adskilligt fornöden Arbed / om Aftenen pomte Lens kl. 8. Lod Vagten Löbe - - / I. Dag ganske stille, jsen ligger ganske urokLigt / og sLæt ingen Forandring at see; Skibet Ligger nu / ogsaa For det meste bestuet i jsen at man neppe / med JoLlen kan komme Fra Skibet, Forrettede For / nöden Skibs Arbede, om Aftenen pomte Lens - / kl. 8. Lod Vagten Löbe - - - - - /	
SÖND.	7.	Om ForMiddagen Lidet Syd: LuFt, med klar udsigt / jsen det samme paa dagen stille med taage, om / Middagen hafde 2 kajaker om bord, fra MATTHIESENS / Næß, foer strax Fra Skibet i gien, fiorden er / i dag ganske tillagt med nye froßen js. imel- / Lem den store, om Aftenen pomte Lens. kl. 8 - / Lod Vagten Löbe - - - - - /	
MAND.	8.	Ganske stille, med disig Luft, jsen Ligger ganske / urokLigt, paa dagen Tyk LuFt med Regn og Snee / til om AFtenen Vinden til Nords, med afkla- / rendes LuFt, pomte Lens kl. 8. Lod vagten Löbe /	
TIERSD	9.	Vinden NOORD, med Stiev Kuling, graae LuFt / om Morgenens Lag jsen Fast til Landet, paa Dagen / konde man see at hun gav hist og her en Liden ab- / ning under Landet, her i denne havn er Norden / Vind sLem til at kaste, gjorde Et nyt kabel / tau fast. agter ud om en steen Fast. Forrette- / de Fornöden Skibs Arbæde om Aftenen stilledes / Norden ganske aF, og bLæv stille til natten - / pomte Lens kl. 8. Lod Vagten Löbe - - - /	
OONSD	10	Vinden stille og om Löbendes kast. med betroken / LuFt, jsen er sat tæt in i Land i gien, om / forMiddagen kom herr Kiöbmand MÖRCH om bord / til os med en Konne Baad, bLev om bord til om / efterMiddagen kl. 2 Foer han til Colonien i / gien. heele dagen stille og Lidet SOL. med Snee / LuFt. forrettede Fornöden Arbæd om AFtenen / pomte Lens kl. 8. Lod Vagten Löbe - - - //	

OKTOBER		Vertäut im HOLLÄNDER Hafen im JULIANEHAABS Fjord	[S.] 51
TAG	D <sup>e</sup>	Das Passierende	
SONNAB	6	mittags 11 Uhr fuhr Kaufmann MÖRCH mit der Mannschaft der Kolonie und den 2 Frauenbooten von uns zu der Kolonie, verrichteten später notwendige Arbeit Abends lenz gepumpt 8 Uhr ließ die Wache laufen - - Heute ganz still, das Eis liegt ganz unverrückbar und keine Änderung zu sehen; das Schiff liegt jetzt auch meistens so im Eise bestaut [ <i>bedrängt</i> ], daß mann kaum mit der Jolle vom Schiff kommen kann. Verrichteten notwendige Schiffs Arbeit Abends lenz gepumpt - 8 Uhr ließ die Wache laufen - - - - -	
SONNT.	7.	Vormittags ein wenig südl. Luft, mit klarer Aussicht das Eis dasselbe am Tag stille mit Nebel, vormittags hatten 2 Kajaks an Bord, von MATTHIESENS Næß, fuhren sofort wieder vom Schiff, die Förde ist heute ganz mit neu gefrorenem Eise belegt unter dem großen [ <i>Eis</i> ], Abends lenz gepumpt. 8 Uhr - ließ die Wache laufen - - - - -	
MONT.	8.	Ganz still, mit diesiger Luft, das Eis liegt ganz unverrückbar, am Tage dicke Luft mit Regen und Schnee bis abends der Wind zu Nord, mit aufklarender Luft, lenz gepumpt 8 Uhr ließ die Wache laufen	
DIENST.	9.	Der Wind Nord, mit steifer Kuling, graue Luft, morgens lag das Eis fest zum Lande, am Tag konnte man sehen, daß sie [ <i>! das Eis, siehe Absatz zur Sprache</i> ] hier und dort unter dem Lande eine kleine Öffnung gab, hier in diesem Hafen wirft der Nordwind viel, machten ein neues Kabeltau fest achter aus um einen Stein fest. Verrichteten notwendige Schiffs Arbeit abends wurde der Nordwind ganz still, und wurde zur Nacht still - pumpten lenz 8 Uhr ließ die Wache laufen - - -	
MITTW	10	Der Wind still und umlaufende Böen. mit überzogener Luft, das Eis ist wieder ganz dicht an das Land, vormittags kam Herr Kauffmann MÖRCH an Bord zu uns mit einem Frauenboot blieb an Bord bis nachmittags 2 Uhr fuhr er zur Kolonie zurück. den ganzen Tag still und ein wenig SOL. mit Schnee Luft. verrichteten notwendige Arbeit abends pumpten lenz 8 Uhr ließ die Wache laufen - - - - //	

52 1798 OCTOBR.

## Fortouet i HOLLENDER Havn Paa JULIANEHAAB Fiord

DAG	D <sup>o</sup>	Det Passerendes
TORSD.	11	Vinden SYDL: med Tyk LuFt, Regn og Sne, om / eftermiddagen hafde Lidet op kLaring, jsen Lag inu tæt i Land, og Fra biærgtet her kan man ingen stæds see Van, i dag har man med Skibet ogsaa / For det meste Været bestuet med js, dagen over / Var i Arbæd med at holde taugerne kLaar for / jsen og frie for SkamfieLing paa bædste made om / Aftenen pomte Lens kl. 8. Lod Vagten Löbe /
FRED.	12.	Natten over Lidet NOI: med Tyk LuFt og Sne / om Morgenen Væstl: og stille Lidet op kLaring / med Frost gjorde SeiLene Löße, til om ForMidda- / gen kl. 10. gjorde dem Fast i gjen, Stiev tiltagendes / Kuling med Svere kast, om Effermiddagen gjorde / En Lantaug mere Fast agter og För, haFde en / kajak om bord Fra Colonien med brev fra Kiöb- / mand. MÖRCH, om Aftenen pomte Lens kl. 8 Lod Vagten Löbe - - - - - /
LOVERD.	13.	Natten over blæste en storm af Norden, med / overmadig Svere kast, kl. 12. rev steenen Lös som de / Bakbords Lantauger for Var fast om, fik fast / i gjen om en anden steen, om Morgenen stilledet / af, og med dagningen ganske stille, med nogen- / Lædes kLar LuFt, her til Fields konde man see at / denne sterke Norden, hafde sat jsen noget ud fra / Landet, Fik kl. 8. Lidet kuling SOI. gik i Arbæd / med at Löse Lantauerne, og foerde Varp ud / for at komme underseil, om Middagen kl. 12. kom / underseil paa fiorden, Vinden til SW, med / Tyk, Sne LuFt, motte i gjen söge havn i hollen- / derØen Vor Vi i gjen kom til Ankers om / EfferMiddagen kl. 3. forteuede i gjen Skibet / med Lantauger, gjorde seiLene fast, pomte Lens / kl. 8. Lod Vagten Löbe - - - - - /
SÖND	14.	Natten over ganske Stille, om Morgenen Var / en Liden bries Østl., men strax stille i gjen kLaar / LuFt, her fra en hiöt [!] berg kan man til Söes ingen / abent Van see, men Langs med Landet saa hvidt man / kan see Nord efter, er en Liden abning foer med / Jollen over til een her boende grønLender og sendte / ham med en brev til Colonien, da det staar bestan- //

[S.] 52 1798 OKTOB. Vertäut im HOLLÄNDER Hafen im JULIANEHAABS Fjord

TAG	D <sup>o</sup>	Das Passierende
DONNERST.	11	der Wind SÜDL: mit dicker Luft, Regen und Schnee, nachmittags hatten ein wenig Aufklärung, das Eis lag noch dicht am Land, und hier vom Berge kann man nirgends Wasser erblicken, heute ist man mit dem Schiff auch meistens mit Eis bestaut gewesen, tagsüber, arbeiteten damit, die Tauer frei vom Eis zu halten und frei von Schamfilung [ <i>zerstörerische Reibung</i> ] auf der besten Weise Abends lenz gepumt 8 Uhr ließ die Wache laufen
FREIT.	12.	Die Nacht hindurch ein wenig NOI: mit dicker Luft und Schnee morgens westl: und stille ein wenig Aufklärung mit Frost machten die Segel los, bis vormittags 10 Uhr machten sie wieder fest, steife zunehmende Kuling mit schweren Böen, nachmittags machten ein Landtau fester achtern und vorne, hatten einen Kajak an Bord von der Kolonie mit einem Brief von Kauffmann MÖRCH, abends lenz gepumt 8 Uhr ließ die Wache laufen - - - - -
SONNA.	13.	Die Nacht hindurch wehte ein Sturm von Norden, mit übermäßig schweren Böen, 12 Uhr riß der Stein los, um den die backbord Landtaue gefestigt waren, haben sie wieder um einen anderen Stein festgemacht, morgens ließ es nach, und bei Tagesanbruch ganz stille, mit einigermaßen klarer Luft, hier in den Felsen sah man daß dieser starke Norder hatte das Eis etwas vom Lande hinaus gesetzt, bekamen 8 Uhr ein wenig Kuling SOI gingen an die Arbeit damit die Landtaue los zu machen, und führten die Verholleine hinaus um unter Segel zu kommen, mittags 12 Uhr kamen unter Segel auf den Fjord, der Wind zu SW, mit dicker Schneeluft, mußten wieder am Holländerinsel Hafen suchen, wo wir zu Anker kamen nachmittags 3 Uhr vertäuten wieder das Schiff mit Landtauen, machten die Segel fest, pumpeten lenz 8 Uhr ließ die Wache laufen - - - - -
SONNT	14.	Die Nacht hindurch ganz stille, morgens war eine kleine Brise ostl., aber gleich wieder stille, klare Luft, hier von einem hohen Berg kann man zur See kein offenes Wasser erblicken, aber am Lande entlang so weit man nach Norden blicken kann, ist eine kleine Öffnung fuhr mit der Jolle zu einen hier wohnenden Grönländer und sandte ihn mit einem Brief zur Kolonie, da es ständig [ <i>weiter S. 53</i> ]

OCTOBER		F. HOLLENDERhavn og underseil imellem jssen	53
DAG	D <sup>o</sup>	Det Passerendes	
MAND.	15.	dig med stilleVærLig kan man ikke hielpe sig ud aF / Löbet her, uden konne bader til at Boxsere med, uden / for Landet kan man see at der staar for det meste / bestandig Lidet LuFt. Østl. naar det er ganske stille her / inde, - om Aftenen pomte Lens kl. 8. Lod Vagten Löbe / Natten over Vinden SYDL: med Tyk LuFt. om Morge- / nen Lidet Østl. med Snee og Regn siden paa dagen / stille og om Löbendes, til jsen uden for har man i dag / intet kunde see. megen driv js har man i dag haFt / her i havnen, fik i dag post fra Colonien, Mandska- / bet i dag i Arbæd med at holde tauerne frie af jsen / og andet Arbæde om Aftenen pomte Lens kl. 8. L.V. L. /	
TIERSD	16.	Vinden Østl. og stille. disig LuFt, om Morgenen kl. 8. / kom herr Kiöbmand MUUS, med 2 konne baader fra / Colonien, efter forLangende, til at Boxsere, Skibet / ud af havnen, under Landet har nu jsen ovnet / sig noget, men her i denne havn har hun stuet / indLöbet til. Arbæde i dag med jsen for at gjöre / Rum til at komme ud med Skibet. Colonien trans / port Baad, sag man paa förden faare Syd efter / om efter Middagen Lættede Svær Anker, og gjörde det / Svere kabeltau Löbe, Mod Solens nædgang Var jeg / og herr MUUS, med nogen af Mandskabet. her op / paa Bierget, jsen saa Vidt man kunde see Var / da god abent under Landet, og Vel kan haabe / at kome Langs med Landet Nord efter til jsen / slipper gjörde alting ferdig til at seile, pomte / Lens kl. 8. Lod Vagten Löbe - - - - - /	
CONSD.	17.	Natten over Stille med kLar Luft. om Morgenen / gik i Arbæd med at komme ud af havnen, de / 2 konne baader og Skibets jolle kom til at Boxsere / til kl. 8. fik Lidet kuling SYDL: herr MUUS med de / 2 konne bader [!] föer da far os, holde Nord efter / til tagendes Kuling. kl. 10. blev ganske tyk med / Snee fok. sa at man sLet intet konde See jsen / bLev alt tættere og tættere tog Reverne i Mærseilene, / seilede Nord efter, for Revet for Mærseil Vinden SO. //	

OKTOBER		V. im HOLLÄNDERhafnen und unter Segel mitten im Eis	[S.] 53
TAG	D <sup>o</sup>	Das Passierende	
MONT.	15.	stilles Wetter gibt kann man sich nicht aus diesem Fahrwasser hinausheffen ohne Frauenboote zum Bugisieren, draußen vor dem Lande sieht man, daß es meistens ein wenig östliche Luft gibt wenn es hier drinnen ganz still ist, - abends lenz gepumpt 8 Uhr ließ die Wache laufen Die Nacht hindurch der Wind südl. mit dicker Luft. morgens ein wenig ostl. mit Schnee und Regen später am Tage stille und umlaufend [Wind], vom Eis draußen hat man heute nichts gesehen. viel Treibeis hat man heute hier im Hafen gehabt, bekamen heute Post aus der Kolonie, die Mannschaft heute an der Arbeit damit, die Taue frei vom Eise zu halten und andere Arbeit abends lenz gepumpt 8 Uhr l. W. l.	
DIENST	16.	Der Wind ostl. und stille. diesige Luft, morgens 8 Uhr kam Herr Kaufmann MUUS mit 2 Frauenbooten aus der Kolonie, auf Verlangen, um das Schiff aus dem Hafen zu bugisieren, unterm Land hat das Eis sich jetzt etwas geöffnet, aber hier in diesem Hafen hat sie [!] den Einlauf zugestaut. Arbeit heute mit dem Eis um Raum hinaus mit dem Schiff zu kommen. Das Transportboot der Kolonie sah man auf dem Fjord nach Süden fahren nachmittags lichteten Schweranker und machten das schwere Kabeltau los, mit Untergang der Sonne waren ich und Herr MUUS, mit einigen aus der Mannschaft hier oben auf dem Berge, das Eis so weit man blicken konnte war damals wohl offen unterm Lande, und wohl können [wir] hoffen am Lande entlang nach Norden zu kommen bis das Eis los lässt machten Alles zum segeln fertig, pumpften lenz 8 Uhr ließ die Wache laufen - - - - -	
MITTW.	17.	Die Nacht hindurch stille mit klarer Luft. morgens fingen mit der Arbeit an, aus dem Hafen hinaus zu kommen, die 2 Frauenboote und die Jolle des Schiffes kamen, um zu bugisieren bis 8 Uhr bekamen ein wenig Kuling SÜDL: Herr MUUS mit den 2 Frauenbooten fuhr dann von uns, hielten nach Norden zunehmende Kuling. 10 Uhr wurde ganz dick mit Schneegestöber, so daß man gar nichts sehen konnte das Eis wurde immer dichter nahmen die Reffs in die Marssegel, segelten nach Norden, unter Reff und Marssegel Der Wind SO. // [weiter S. 54]	

bewußt, daher das ständige Schauen nach offenem Wasser auf dem Felsen. Ein winterliches Zufrieren der Davis Strait hingegen macht aber ein Fortkommen unmöglich, da die eisbrechenden Eigenschaften eines hölzernen Segelschiffes gering sind.

54 1798 OCTOBER		Underseil Fra IULIANEHAAB
DAG	D <sup>o</sup>	Det Passerendes
TORS.	18.	med Frisk kuling ganske Tyk med Sneefok. holde / Væster efter Vor man sag den bedste ovning i jsen / til om efter Middagen bLev jsen overalt tæt fik / adskillige stöd. kl. 4. fik en dræg fast i en stor Skotse / gjorde Skibet fast i Skotsen, gjorde SeiLene fast / satte Jollen ind jsen Skruede sig fast om kring / Skibet og imellem bLev hort kLemt af jsen om / AFtenen Vinden stille og siden Vinden Nordl. med / gra LuFt. Natten over Vinden NORD bLæste hørdt / jsen Lag saa Fast om kring Skibet at man ingen / stæds kunde see Van. hafde tillige sterk Frost det / Friske Van i Vanfaderne fröb ganske til js, om / Om [!] Morgenen da man kunde see sag en abning / i jsen SYD efter. satte seilene til, med mange / stöd paa Skibet, kom in i denne Abning siden stræ- / kede Abningen Væster efter. seiLede bidevind Væster / efter jsen nogen Lædes Abent. til om eftermiddagen / kl. 3. bLev jsen ganske fast i Væster forud motte / Vænde Øster over efter Landet til. Vinden Nordl. / og stille Natten over. holdte det for Seilene /
FRED:	19.	i denne Abning, om Morgenen stille og fariabel / Lag fast i jsen i gien til Middag fik frisk / kuling Nordl. fra toppen kunde man see en / Abning in efter Landet til, Arbejde da med / Seilene in efter Landet til. fik mange stöd / om efter Middagen kl. 3. kom i Abent Van un- / der Landet. kom 2 <sup>de</sup> GrönLænder om bord til os / sendte dem til CoLonien med brev. Skibet har / Faat Skade saa at man er nödsaget til at / söge havn. men nu kan den ikke op naas inden / det bliver ganske Mörk, om AFtenen til tagen / des Kuling. bLæste op med storm fik alle / SeiLne [!] Fast og Rev i fok og Brikseil / Vende hver glaß i mellem jsen og Landet / og fult med js bierge. kl. 10. bemærkede at / Skibet Var Lek. og pompen motte for det meste / gaee bestandig. holdte det Natten over frie for //

[S.] 54 1798 OKTOBER		Unter Segel Von JULIANEHAAB
TAG	D <sup>o</sup>	Das Passierende
DONNERST.	18.	mit frischer Kuling ganz dick mit Schneegestöber. hielten nach Westen wo man die beste Öffnung im Eise sah bis nachmittags wurde das Eis überall dicht bekamen manche Stöße. 4 Uhr bekamen eine Dragge [ <i>Eisanker/Haken</i> ] fest in eine große Scholle machten das Schiff fest in die Scholle, machten die Segel fest setzten die Jolle hinein der Eis versetzte sich fest um das Schiff und wurde mitunter hart vom Eise geklemmt abends der Wind stille und später der Wind Nördl. mit grauer Luft, die Nacht hindurch der Wind NORD hart geweht
FREIT:	19.	das Eis lag so fest um das Schiff, daß man nirgends Wasser erblicken konnte. hatten zugleich starken Frost das frische Wasser in den Wasserfässern gefror völlig zu Eis, morgens als man sehen konnte sahen eine Öffnung im Eise nach SÜDEN. setzten die Segel zu, mit vielen Stößen an das Schiff, kamen in diese Öffnung hinein später streckte sich die Öffnung nach Westen. segelten bidewind [ <i>bei dem Wind</i> ] nach Westen der Eis einigermaßen offen. bis nachmittags 3 Uhr wurde der Eis ganz fest im Westen voraus mußten westüber wenden nach dem Lande. Der Wind Nördl. und stille die Nacht hindurch. hielten es für die Segel
		in dieser Öffnung, morgen stille und variabel [umlaufende Winde] lagen wieder im Eise fest um Mittag bekamen frische Kuling Nördl. vom Top aus konnte man eine Öffnung nach dem Lande hinein sehen, arbeiteten dann mit den Segeln nach dem Lande. bekamen viele Stöße nachmittags 3 Uhr kamen in offenes Wasser unterm Land. kamen 2 Grönländer an Bord zu uns sandte sie mit einem Brief zur Kolonie. Das Schiff hat Schäden bekommen so daß man genötiget ist, Hafen zu suchen. aber jetzt kann er nicht erreicht werden bevor es ganz dunkel wird, abends zunehmende Kuling. ein Sturm erhob sich bekamen alle Segel fest und Reffen in Fock und Briggsegel [ <i>Gaffelsegel am Großmas</i> ] wendeten jedes Glas [Stunden-Sanduhr] zwischen dem Eise und dem Land und voll von Eisbergen. 10 Uhr bemerkten daß das Schiff leck war. und die Pumpe mußte meistens ständig gehen. hielten es die Nacht hindurch frei vor [ <i>weiter S. 55</i> ]

OCTOBER		Forteuet i I KERISARSUK	55
DAG	D <sup>o</sup>	Det Passerendes	
LÖVERD	20	<p>stöd, sterk frost, Skibet og taugVerket bLev ganske / behengt med js. 2 af Vanfaderne fröß i stykker, om / Morgenen bLev det stille i gien jsen satte paa / de Mæste stæder fast til Landet. kl. 10. fik man / atter frisk kuling Nordl. holdte effter Julianehaab / fiord til, men den Var alt ganske bestuet / med js. saa at man motte holde in i mellem / öerne Norden for fiörden, om effterMiddagen / kl. 3. kom nogLe grönLender paa siden tog 1 Man / om bord som Loots. seilede Syd effter inden Skiers / med frisk kuling Nordl. til om AFtenen da det / bLev Mörk motte tage havn i JKERISARSUK kom / kl. 7. til Ankers. men FormedeLst en SLet Anker / grund, drev ner paa en Skier. förde en troße / i Land, men da Vandet alt Var falden bLev / Skibet staandes paa grund, gjorde Seilene Fast / pomte Lens hver time natten over, bLeste natten / over stiev aF Norden, Om Morgenen kl. 5. fik / Skibet af grunden og forteuede med 4<sup>te</sup> Lantauger / Motte i dag störte alle Van Faderne pa dækket / da de ey kan holde Lengere for frosten, Skibets / skade er i Berkholterne, og Lekatien maae / Vel ogsaa Findes der, da nu siden hun har Lagt / stille Lekkatiene ikke er mere som sædVanLigt / sendte i dag en post kajak til Colonien om konne / bader til at Boxsere Skibet derhen naar jsen / tilLader det, nu er det over alt til froßen i / mellem Landet og storjsen, og i Löbene, forret- / tede Fornöden Arbæd om aFtenen pomte Lens / kl. 8. Lod Vagten Löbe - - - - /</p>	
SÖND	21	<p>Ganske döe stille med sterk Frost, om Morge- / nen aF sendte en post kajak i gien til Colonien / om AFtenen kom Herr Kiöbmand MUUS med / 2 konne baader til Skibet besætningen paa begge / konne baader Var 15. Personer, Forrettede dagen / over Fornöden Arbæd om AFtenen pomte Lens / kl. 8. Lod Vagten Löbe - - - //</p>	
MAND:	22.	<p>Ganske döe stille med sterk Frost, om Morge- / nen aF sendte en post kajak i gien til Colonien / om AFtenen kom Herr Kiöbmand MUUS med / 2 konne baader til Skibet besætningen paa begge / konne baader Var 15. Personer, Forrettede dagen / over Fornöden Arbæd om AFtenen pomte Lens / kl. 8. Lod Vagten Löbe - - - //</p>	

OKTOBER		Vertäut in I KERISARSUK	[S.] 55
TAG	D <sup>o</sup>	Das Passierende	
SONNA	20	<p>Stößen, starker Frost, das Schiff und und das Tauwerk wurden ganz mit Eise behängt. 2 der Wasserfässer froren entzwei, morgens wurde es wieder stille das Eis saß an die meisten Stellen fest zum Lande. 10 Uhr bekam man wieder frische Kuling Nördl. hielten nach Julianehaab Fjord, sie war aber schon ganz mit Eis bestaut. so daß man hinein zwischen die Insel nördlich von dem Fjord halten mußte, nachmittags 3 Uhr kamen einige Grönländer auf später nahm 1 Mann an Bord als Lotse. segelten nach Süden innerhalb der Schären mit frischer Kuling Nördl. bis Abends als es dunkel wurde mußten in I KERISARSUK Hafen nehmen kamen 7 Uhr zum Anker. aber wegen schlechtem Ankergrund trieben hinunter auf eine Schäre. führten eine Trosse ins Land, aber da das Wasser schon gefallen war blieb das Schiff auf dem Grund stehen, machten die Segel fest pumpten jede Stunde die Nacht hindurch lenz, wehte die Nacht hindurch steif vom Norden, morgens 5 Uhr bekamen</p>	
SONNT	21	<p>das Schiff vom Grunde und vertäuten mit 4 Landtauen mußten heute alle Wasserfässer auf dem Deck entleeren, da sie wegen des Frostes nicht länger halten können, der Schaden des Schiffes ist in den Berghölzern [<i>Holz zum Schutz des Rumpfes vor Stößen</i>], und das Leck muß wohl auch da sein, da jetzt seitdem sie stille gelegen hat das Leck nicht mehr wie gewöhnlich ist sandte heute ein Postkajak zur Kolonie um Frauenboote dazu das Schiff dahin zu bugsieren wenn das Eis es erlaubt, jetzt ist es überall zugefroren zwischen dem Land und dem großen Eis, und in den [<i>Hafen-</i>] Einfahrten, verrichteten notwendige Arbeit abends lenz gepumpt 8 Uhr. ließ die Wache laufen - - - -</p>	
MONT:	22.	<p>Ganz totstille mit starkem Frost, morgens sandte wieder ein Postkajak zur Kolonie abends kam Herr Kaufmann MUUS mit 2 Frauenbooten zum Schiff die Besatzung auf beiden Frauenbooten war 15 Personen, verrichteten den Tag hindurch notwendige Arbeit abends lenz gepumpt 8 Uhr ließ die Wache laufen - - -</p>	

56 1798 OKTOBER

## I. IKERISARSUK OG HOLLENDERHAVN

DAG	D <sup>o</sup>	Det Passerendes
TIERSD.	23.	Ganske stille, med hort Frost heroveralt er nu / Fast til Lagt med js. jsede Lantaugerne ud af / jsen og Forrettede Fornøden Skibs Arbæd om AF- / tenen pomte Lens kl. 8. Lod Vagten Löbe - /
OONSD	24.	D <sup>o</sup> Stille og Frost, forrettede fornøden Arbæd / om AFtenen pomte Lens. kl 8 Lod Vagten Löbe /
TORSD:	25.	D <sup>o</sup> Stille med Frost, dagen over Arbejde med at / brække jsen her i Löbet. for ikke at blive gan- / ske Fast froßen med Skibet, her paa dette stæd / som ingen Vinter havn kan Være for Skibet og / ingen frisk Van er at faae, - om AFtenen pom- / te Lens kl. 8. Lod Vagten Löbe - - - /
FRED:	26.	Natten over Lidet Ostl. LuFt. som gjorde nogen / abning her i Löbene med den nye froßen jß, om Morgenen foer med en konne baad ud at see efter / jsens beskaffenhæd som var da sæledes at man med / Skibet kan passere til Coloniens fiord om for- / Midagen kl. 9. gjorde Lantaugerne Löße, tog een / af de her boende grøn Lænders konne baader an til / at Boxsere tilLige de 2 <sup>de</sup> fra Colonien og Skibets / Jolle til om efterMiddagen kl. 2. Fik en strimmel / Fast js. den Eene grønlandsk baad foer fra os siden / motte brække jsen med Jollen og kom saa i jemmel / den, om Aftenen kl. 7. Var Vi uden for indLo- / bet [!] til HOLLENDER havn, men strømmen satte saa hardt / ud af dette Smale Löb, at man ikke kunde boxsere / det ind i mod strömen, og ingen Anker grond, / motte boxsere ud paa fiorden, som Var megen be- / stuet med js berge, som man Natten over / med boxsering holdte det frie af, Om Morgenen /
LÖVERD	27.	hafde Lidet Laring. Ostl. strömen satte alt ud af / fiorden. bragte med Jollen en troße ind i en / Øe og stoppede dermed Skibet, For ikke at / drive ud i den faste js. som Lag tæt uden for / Øen, gik saa i Arbæd med at Varpe ind efter / til om efterMiddagen forteuede Skibet i jsen uden / for HOLLENDER havn. sæLve havn var saa fast til- //

[S.] 56 1798 OKTOBER

## In IKERISARSUK und HOLLÄNDERHAFEN

TAG	D <sup>o</sup>	Das Passierende
DIENST.	23.	Ganz still, mit hartem Frost hier überall ist jetzt fest zugelegt mit Eis. Eisten die Landtaue aus dem Eise und verrichteten notwendige Schiffsarbeit abends lenz gepumpt 8 uhr ließ die Wache Laufen -
MITTW	24.	D <sup>o</sup> [dito] Stille und Frost, verrichteten notwendige Arbeit abends lenz gepumpt. 8 Uhr ließ die Wache laufen
DONNERST:	25.	D <sup>o</sup> Stille mit Frost, den Tag hindurch Arbeit damit den Eis hier im Laufe [in der Einfahrt] zu brechen. um nicht mit dem Schiff ganz festgefroren zu werden, hier an dieser Stelle die für das Schiff kein Winterhafen sein kann und kein frisches Wasser zu bekommen ist, - abends lenz gepumpt 8 Uhr. ließ die Wache laufen - - -
FREIT:	26.	Die Nacht hindurch ein wenig Ostl. Luft die einige Öffnung hier in den Läufen mit dem neu gefrorenen Eis machte, morgens fuhr mit einem Frauenboot hinaus, die Beschaffenheit des Eises nachzuprüfen, die dann so war, daß man mit dem Schiff zum Fjord der Kolonie passieren kann vormittags 9 Uhr machten die Landtaue los, nahm die Frauenboote die einem der hier wohnenden Grönländer gehörten an zum Bugsieren sowie auch die beiden aus der Kolonie und die Jolle des Schiffes bis nachmittags 2 Uhr bekamen ein Stremel festes Eis. Eines der grönländischen Boote fuhr von uns später mußten das Eis mit der Jolle brechen und kamen dann dadurch, abends 7 Uhr waren wir draußen vor dem Einlauf zum HOLLÄNDER Hafen, aber der Strom setzte so hart aus diesem schmalen Lauf hinaus, daß man es nicht gegen den Strom hinein bugsieren konnte, und kein Ankergrund, mußten auf den Fjord hinaus bugsieren, die sehr mit Eisbergen bestaut war, vor welchen man die Nacht hindurch mit Bugsierung es frei hielt,
SONNA	27.	Morgens hatten ein wenig Klarung [?]. Ostl. der Strom setzte alles aus dem Fjord. brachten mit der Jolle eine Trosse hinein in eine Insel und brachte damit das Schiff zum Halten, um nicht hinaus in das feste Eis zu treiben, das dicht draußen vor der Insel lag, machten uns dann an die Arbeit damit, nach innen zu verholen bis nachmittags vertäute das Schiff in dem Eise draußen vor HOLLÄNDER Hafen. der Hafen selbst war so fest zu- [weiter S. 57]

OCTOBER		I. HOLLENDERhavn paa JULIANEHAABS Fiord	57
DAG	D <sup>o</sup>	Det Passerendes	
SÖND	28.	Froßen at man ikke kunde Arbæde sig derind Herr / MUUS, med de 2 konne bader besætning bLev om bord paa Skibet / pomte Lens kl. 8 Lod Vagten Löbe - - - / Vinden Østl. og stille. Arbejde i dag Skibet noget / Lengere ind i denne havn, at man med Sydl: og SW / Vinde kan Ligge meere Siker for jsen, som sætter da / sLemt herind. om AFtenen pomte Lens. kl. 8. Lod V. Löbe. /	
MAND.	29.	Vinden SOl. og stille. Tyk LuFt og Snee herr MUUS / foere i dag til Colonien med den Eene Konne baad / den anden Baad bLev Væd Skibet. Conserferte Skibet / og Lantaugerne for jsen, forrettede fornöden Arbed / om Aftenen pomte Lens. kl. 8. Lod vagten Löbe -	
TIERSD.	30.	Vinden SO og Østl. med opkLarendes Luft og frost / jsede Skibet og Lantaugerne Löß af jsen, forrettede / Fornöden Arbæd, om AFtenen pomte Lens kl. 8. L. V. L. /	
OONSD.	31.	Vinden SO. bLæste natten over en storm kl. 10 / förde en Lantaug meere i Land. Lod Sver Anker / falde, satte med sterke bLest en Slem Söe in / i denne havn saa at Skibet stodte hort her i jsen / som ogsaa af Söegang brekedes, efter Midnat tog / bLæsten af i gien, og om Morgenens stille om for- / Middagen kl. 10. fik Lidet Kuling NWl. Lættede Anker / gjorde Lantaugerne Löße, boxserede og seilede ud / paa fiorden, herr MUUS kom fra kolonien med / 2 kone baader foruden den som Var Væd Skibet / boxserede op efter med 3 konne baader og Skibets Jolle / ud Væd hvidenæß. kom koloniens Jolle til os om / AFtenen kl. 9. kom til Ankers paa Skibshavnen for / Colonien Julianehaab. gjorde seilene fast. forteuede / Skibet. pomte Lens Lod saa Vagten Löbe - /	
TORSD.	1 <sup>te</sup>	NOVEMBER. Vinden Oostl. og stille. forteuede Skibet i / dag til Vinter Lag. förde Van faderne i Land forrette- / de adskilligt fornöden Arbæd, om AFtenen pomte / Lens kl. 8. Lod Vagten Löbe passageren Grilich gik i Land /	
...	...	...	

OKTOBER		Im HOLLÄNDERhafnen in JULIANEHAABS Fjord	[S.] 57
TAG	D <sup>o</sup>	Das Passierende	
SONNT	28.	gefroren, daß man sich nicht darein arbeiten konnte Herr MUUS, mit der Besatzung der 2 Frauenboote blieben an Bord auf dem Schiff pumpten lenz 8 Uhr ließ die Wache laufen - - - Der Wind Ostl. und stille. Arbeiteten heute das Schiff etwas weiter in diesen Hafen hinein, damit man mit Südl: und SW Winde sicherer vor dem Eise liegen kann, der da schlimm hereinz setzt. abends lenz gepumpt. 8 Uhr ließ die Wache laufen.	
MONT.	29.	Der Wind SOl. und stille. Dicke Luft und Schnee Herr MUUS fuhr heute zur Kolonie mit einem der Frauenboote das andere Boot blieb beim Schiff. Konservierten das Schiff und die Landtaue vor dem Eise, verrichteten notwendige Arbeit, abends lenz gepumpt 8 Uhr ließ die Wache laufen -	
DIENST.	30.	Der Wind SO und Ostl. mit aufklarender Luft und Frost eisten das Schiff und die Landtaue los vom Eise, verrichteten notwendige Arbeit, abends lenz gepumpt 8 Uhr l. W. l.	
MITTW.	31.	Der Wind SO. wehte die Nacht hindurch ein Sturm 10 Uhr führten noch ein Landtau ans Land. Ließen Schweranker fallen, setzte mit starkem Wind eine schlimme See in diesen Hafen hinein, so daß das Schiff hart hier ins Eise stieß, das auch von Seegang gebrochen wurde, nach Mitternacht nahm der Wind wieder ab, und morgens stille vormittags 10 Uhr bekamen ein wenig Kuling NWl. Lichteten den Anker machten die Landtaue los, bugsierten und segelten auf den Fjord hinaus, Herr MUUS kam von der Kolonie mit 2 Frauenbooten außer dem, das beim Schiff war bugsierten nach oben mit 3 Frauenbooten und der Jolle des Schiffes hinaus Bei hvidenæß. kam die Jolle der Kolonie zu uns abends 9 Uhr kamen zu Anker im Schiffshafen vor der Kolonie Julianehaab. machten die Segel fest. vertäuten das Schiff. Pumpten lenz ließ dann die Wache laufen -	
DONNERST.	1 <sup>te</sup>	NOVEMBER. Der Wind Ostl. und stille. vertäuten das Schiff heute zum Winterlager. führten die Wasserfässer ans Land verrichteten viel notwendige Arbeit, abends lenz gepumpt 8 Uhr ließ die Wache laufen der Passagier Grilich ging an Land	
...	...	...	



Man hatte offenbar aufgegeben, in diesem Winter nach Kopenhagen zurückzugelangen. Nun mußten sie sich auf die Überwinterung vorbereiten. Am Sonntag kamen Leute aus Lichtenau in einem Frauenboot, um Herrn Grilich abzuholen. Sie hatten auf Bitten Feuerholz zum Schiff mitgebracht. Montags fuhren sie zurück nach Lichtenau. Man fuhr mit Reparaturen und anderen Arbeiten fort. Der Wind war am Montag, dem 5. November, NO mit steifer Kuhling, klarer Luft und Frost.

## 58 1798 NOV: Paa Skibshavnen For Colonien JULIANEHAAB

DAG	D <sup>o</sup>	Det Passerendes
...	...	...
TIERSD	6.	D <sup>o</sup> Vind og VærLig. Lossede SæL Skindene i Land / for ikke at Ledæres af fugtighæden, satte baaden / ud satte samme i Land. satte JoLLen in [!] paa Dækket til / at Repareres. forrettede Videre fornøden Arbæd / Lens AFtenen Kl. 8. Lod Vagten Löbe - /
OONSD.	7.	D <sup>o</sup> Vind og Værlig, med sterk Frost i dag gik / man paa jsen Fra Skibet i Land, Mandskabet Var / i dag i Land til al samLe brændsel til Brygning / jseLe Lantaugerne ud af jsen. Kl. 8. Lod Vagten Löbe / OLE JOHNSEN kom i dag i Land i gien - - /
...	...	...

## [S.] 58 1798 Nov: Im Schiffshafen vor Kolonie JULIANEHAAB

TAG	D <sup>o</sup>	Das Passierende
...	...	...
DIENST	6.	D <sup>o</sup> Wind und Witterung. Löschten die Seehundhäute an Land, damit sie [nicht] von der Feuchtigkeit geschädigt werden sollten, setzten das Boot hinaus setzten dasselbe ans Land. setzten die Jolle hinein auf das Deck um repariert zu werden. verrichteten weitere notwendige Arbeit lenz abends 8 Uhr ließ die Wache laufen -
MITTW.	7.	D <sup>o</sup> Wind und Witterung, mit starkem Frost heute ging man auf dem Eise vor dem Schiff an Land, die Mannschaft war heute am Land, um Feuerholz zum Brauen zu sammeln eisten die Landtaue aus dem Eise hinaus. 8 Uhr ließ die Wache laufen OLE JOHNSEN kam heute ans Land zurück - -
...	...	...

Während der nächsten Tage blieb das Eis fest liegen, aber am 10. November schrieb Boy Lorentz Petersen:

LÖVERD	10	D <sup>o</sup> til tagendes Blæst mod af [!] aftenen / af SO med Sne LuFt. om AFtenen kl. 10 breke- / des jsen i havnen og gik borte Natten over / hort blæst - - - - //
--------	----	--

SONNA	10	D <sup>o</sup> zunehmende Wind gegen Abend von SO mit Schneeluft. abends 10 Uhr brach das Eis auf im im Hafen und ging weg die Nacht hindurch harter Wind - - - -
-------	----	---

Die folgenden Tage arbeitete die Mannschaft unter anderem mit der Abtakelung, und das Eis kehrte zurück. Man nahm Proviant an Bord.

## NOV. forteuet for Colonien JULIANEHAAB

59

DAG	D <sup>o</sup>	Det Passerendes
...	...	...
TIERSD	13.	Vinden SOI. med. FLau kuling i dag haFde en / Kone Baad op i fiorden efter Brendsel kom / om aFtenen til Skibet Ladet med Lyng. FoLkene / forrettede adskilligt fornøden Arbejde om aFtenen / pomte Lens. kl. 8. Lod Vagten Löbe - - - -
...	...	...

NOV.		Vertäut vor Kolonie JULIANEHAAB	[S.] 59
TAG	D <sup>o</sup>	Das Passierende	
...	...	...	
DIENST	13.	Der Wind SOl. mit flauer Kuling hatten heute ein Frauenboot hinauf in dem Fjord, um Feuerholz zu holen kam abends zum Schiff mit Heidekraut geladen. Die Leute verrichteten viel notwendige Arbeit abends lenz gepumpt. 8 Uhr ließ die Wache laufen - -	
...	...	...	

Während der nächsten Tage fuhren sie mit den zur Überwinterung notwendigen Arbeiten fort.

FRED.	16.	Vinden omLöbendes med Snee LuFt. Mandskabet / forrettede adskilligt Arbæde, til Fornödenhæd fik i / dag om bord. fra herr Kiöbmand MÖRCH 10 <del>z</del> / Röget Flæsk og 3 tönder Øl. brygget af 1 tönde / Malt og 3 <del>z</del> humLe - om AFtenen pomte Lens / kl. 8. Lod Vagten Löbe - - - /
...	...	...

FREIT.	16.	Der Wind umlaufend mit Schneeluft. Die Mannschaft verrichtete viel Arbeit, bekamen heute zum Bedürfnis von Herrn Kaufmann MÖRCH 10 <del>z</del> [Lispund = 7,936 kg] geräucherten Schweinespeck und 3 Tonnen Bier, von 1 Tonne Malz und 3 <del>z</del> [Pfund] Hopfen gebraut - abends lenz gepumpt 8 Uhr ließ die Wache laufen - - -
...	...	...

Die nächsten Wochen passierte nichts Bemerkenswertes, aber Anfang Dezember bekam man mit den Tauen Probleme:

DECEMBER		Paa Skibshavnen for Colonien JULIANEHAAB	61
DAG	D <sup>o</sup>	Det Passerendes	
...	...	...	
TORSD.	6.	Vinden SO. blæste en storm med Tykagtig LuFt / Snee böier, Svere kaster, det gamle kabeltaug som / var LanFast for NO. Sprang nogle gange i stykker / og motte Cassere af same kabeltaug 30 favner af / midten og splise det saa sammen i gien, om afTenen / pomte Lens. kl. 8. Lod Vagten Löbe - /	
FRED.	7.	Vinden Nordl. med kLar Luft og frost. Efftersag i / dag alle Lantaugerne. og forsag dem for Skamfling / som er Vanskelig paa denne havn at frie taugerne / aldeles for Skamviling og helst da havne[n]s beskaffen- / hæd er saa Lædes at man maae forteue Skibet med / nye og alle de bædste tauger som haves, gamle / tauger kan ikke holde for de Svere kaster som / her Falder, naar SO. Vind Regerer. om afTenen / pomte Lens kl. 8. Lod Vagten Löbe -	
...	...	...	

DEZEMBER		Im Schiffshafen vor Kolonie JULIANEHAAB	[S.] 61
TAG	D <sup>o</sup>	Das Passierende	
...	...	...	
DONNERST.	6.	Der Wind SO. Wehte ein Sturm mit dickartiger [ <i>recht dichter</i> ] Luft Schneeböen, schweren Windböen, das alte Kabeltau, das landfest vor NO war, sprang einige male entzwei und mußten vom demselben Kabeltau 30 Faden von der Mitte wegwerfen und es dann zusammenspleißen, abends lenz gepumpt 8 Uhr ließ die Wache laufen -	
FREIT.	7.	Der Wind nördl. mit klarer Luft und Frost. Nachprüfen heute alle Landtaue und sahen sie nach vor Schamfilung, da es schwierig ist, auf diesem Hafen die Tauen völlig frei von Schamfilung zu halten, besonders da die Beschaffenheit des Hafens so ist, daß man das Schiff mit neuen und allen den besten Tauen, die man hat, vertäuen muß, alte Tauen können nicht halten wegen der schweren Windböen, die hier einfallen, wenn SO. Wind herrscht. abends lenz gepumpt 8 Uhr ließ die Wache laufen -	
...	...	...	

62 1798 DECEMBER		Paa Skibshavnen For Colonien IULIANEHAAB
DAG	D <sup>o</sup>	Det Passerendes
...	...	...
TIERSD	11.	Vinden Østl. og stille kLar Luft med Frost. i dag / gik man i Land paa jsen. Mandskabet Var i dag / i Land for at samLe Brændsel til at Brygge / med. tömmermændene i Arbæd med Skibets baad - / om aFtenen pomte Lens kl. 8. Lod Vagten Löbe.
...	...	...

[S.] 62 1798 DEZEMBER		Im Schiffshafen vor Kolonie JULIANEHAAB
TAG	D <sup>o</sup>	Das Passierende
...	...	...
DIENST	11.	Der Wind Ostl. und stille klare Luft mit Frost. heute ging man ans Land auf dem Eise. Die Mannschaft war heute an Land, um Feuerholz zum Brauen zu sammeln. die Zimmerleute an der Arbeit mit dem Boot des Schiffes - abends lenz gepumpt 8 Uhr ließ die Wache laufen.
...	...	...

Auch am 17. Dezember wurde Brennholz zum Brauen gesammelt. Jeden Sonntag gab es entweder eine Predigt oder ein Gebet an Land, bei dem jeweils die Hälfte der Mannschaft zugegen war. Man wechselte sich also ab, so daß eine Hälfte der Mannschaft immer am Schiff blieb. Weihnachten wird von Boy Lorentz Petersen so beschrieben:

DECEMBER		Paa Skibshavnen For Colonien IULIANEHAAB	63
DAG	D <sup>o</sup>	Det Passerendes	
...	...	...	
MAND.	24.	D <sup>o</sup> Vind og VærLig, Tyk Sne LuFt. Forrettede / fornöden Arbæde om aFtenen pomte Lens kl. 8. L.V. L. /	
TIERSD	25.	Vinden Nordl. med ubeständig kuling. Tyk Sne LuFt / Prædiken i Lan, det halve aF Skibets Mandskab / i Land om aFtenen pomte Lens kl. 8. Lod Vagten Löbe - /	
OONSD.	26.	Vinden Nord. Stiev blæst med kLar LuFt. og Frost - / det halve aF Skibets Mandskab til böen i Land - / om aFtenen pomte Lens kl. 8. Lod Vagten Löbe - /	
...	...	...	

DEZEMBER		Im Schiffshafen vor Kolonie JULIANEHAAB	[S.] 63
TAG	D <sup>o</sup>	Das Passierende	
...	...	...	
MONT.	24.	D <sup>o</sup> Wind und Witterung, dicke Schneeluft. Verrichteten notwendige Arbeit abends lenz gepumpt 8 Uhr i. W. L.	
DIENST	25.	Der Wind Nördl. mit veränderliche Kuling. Dicke Schneeluft. Predigt an Land, die Hälfte der Mannschaft des Schiffes an Land abends lenz gepumpt 8 Uhr ließ die Wache laufen -	
MITTW.	26.	Der Wind Nord. Steifer Wind mit klarer Luft und Frost - die Hälfte der Mannschaft des Schiffes zum Gebet an Land - abends lenz gepumpt 8 Uhr ließ die Wache laufen -	
...	...	...	

Ob Weihnachten auch mit Essen und Trinken gefeiert wurde, geht aus dem Logbuch nicht hervor. Da man vor Weihnachten fleißig gebraut hatte, kann man sich aber vorstellen, daß dieses Bier für Weihnachten bestimmt war. Die drei Fässer Bier, die man am 16. Dezember gekauft hatte, sind sicherlich auch getrunken worden, und am 3. Januar bekam man nochmals drei Fässer. Spekulieren ließe sich auch über die Empfindungen der Mannschaft. Die meisten Seeleute hatten Familien zu Hause, die wahrscheinlich nichts von der Überwinterung wußten und damit rechnen mußten, daß ihre Männer ein Seemannsgrab gefunden hatten, da sie nicht wie üblich spätestens im Dezember zurück waren.

Dann vergingen die ersten Tage des Jahres 1799 mit notwendigen Arbeiten, darunter vor allem das Lenzpumpen. Sonntags war immer Gebet. Das Eis lag beständig fest:

JANUARI		Paa Skibshavnen For Colonien IULIANEHAAB	65
DAG	D <sup>o</sup>	Det Passerendes	
...	...	...	
FRED.	11.	Vinden Østl og stille kLar LuFt med Frost. Mand- / skabet i Arbejde med at TiltakLe satte Forstengen / og Fokke Raaen ob. Skibs bugten er jsen nu saa / Fast at man kan gaa Fra Skibet i Land paa jsen / om aFtenen Pompte Lens kl. 8. Lod Vagten Löbe. /	
...	...	...	

JANUAR		Im Schiffshafen vor Kolonie JULIANEHAAB	[S.] 65
TAG	D <sup>o</sup>	Das Passierende	
...	...	...	
FREIT.	11.	Der Wind Ostl und stille klare Luft mit Frost. Die Mannschaft an Arbeit mit Zutakeln setzten die Vorderstenge und die Fockrahe [Segeß] hinauf. In der Schiffsbucht ist das Eis jetzt so fest daß man vom Schiff ans Land auf dem Eise gehen kann abends lenz gepumpt 8 Uhr ließ die Wache laufen.	
...	...	...	

Am Sonntag, dem 13. Januar, war wieder die Hälfte der Mannschaft zum Gottesdienst, dem *Kierke tiineste*, und man fuhr in den nächsten Tagen mit den Erhaltungsarbeiten am Schiff fort:

TIERSD	15:	Vinden Østl. og Stille kLar LuFt med Frost i dag / Var begge Colonien's Tømmermænd i Arbejde / Ved Skibet fik til det i stands sættelse af kiøb- / manden 1 3 tomme handels lægt 4 <sup>te</sup> GuLLanske brød- / der. til Forhudningen noget Beeg og tiere - / Mandskabet i Arbejde med Taklatien, om aFtenen Pompte Lens kl. 8. Lod Vagten Löbe - - /
...	...	...
TORSD.	17.	Vinden Østl. Tyk LuFt med Sne Tømmermendene / bLev i dag færdig med Skibet, om AFtenen Vinden / til Nord med Stiev blæst jsen brækkedes i havnen Lens / Skib kl. 8. Lod Vagten Löbe - - //
...	...	...

## 66 1799 JANUARI Paa Skibshavnen For Colonien JULIANEHAAB


DAG	D <sup>o</sup>	Det Passerendes
...	...	...
LÖVERD	19.	Vinden Ostl. og stille, med kLar Luft sterk frost / fiorden og Skibshavnen er nu i gien til Lagt med / nye js, Mandskabet Forrettede, adskilligt fornöden / Arbejde. om AFtenen Födtte MADAME MÖRCH en Sön / Pompte Lens kl. 8. Lod Vagten Löbe - /
...	...	...


DIENST	15:	Der Wind Ost. und stille klare Luft mit Frost heute waren beide Zimmerleute der Kolonie an Arbeit am Schiff bekamen zu seiner Instandsetzung vom Kaufmann 1 3 Zoll Handelslatte 4 gottländische Bretter zur Verhäutung etwas Pech und Teer - Die Mannschaft an Arbeit mit der Takelage, abends lenz gepumpt 8 Uhr ließ die Wache laufen - -
...	...	...
DONNERST.	17.	Der Wind Ost. dicke Luft mit Schnee die Zimmerleute wurden heute mit dem Schiff fertig, abends der Wind zu Nord mit steifem Wind das Eis brach im Hafen auf lenzten Schiff 8 Uhr ließ die Wache laufen - -
...	...	...

## [S.] 66 1799 JANUAR Im Schiffshafen vor Kolonie JULIANEHAAB

TAG	D <sup>o</sup>	Das Passierende
...	...	...
SONNA	19.	Der Wind Ost. und stille, mit klarer Luft starkem Frost der Fjord und der Schiffshafen sind jetzt wieder mit neuem Eis zugelegt, die Mannschaft verrichtete viel notwendige Arbeit. abends gebar MADAME MÖRCH einen Sohn Pumpften lenz 8 Uhr ließ die Wache laufen -
...	...	...

Sonntags war die Hälfte der Mannschaft wieder *til Kierke tiineste*.

TORSD.	24:	Vinden SO god VærLig. tierede Skibet uden bords / og andet Fornöden Arbejde om aFtenen Pomte / Lens kl. 8. Lod Vagten Löbe - - /
FRED.	25.	Vinden SO Stiev kuling jsen brekkedes i gien i hav- / nen Mandskabet Var i dag i Lan Effter Lyng til / brensel. fik af herr kiöbmand MÖRCH 7  Rotskiær / til Skibs PROVISION, om aFtenen pompte Lens kl. 8. LVI. /
...	...	...

DONNERST.	24:	Der Wind SO gute Witterung. teerten das Schiff außenbords und andere notwendige Arbeit abends lenz gepumpt 8 Uhr ließ die Wache laufen - -
FREIT.	25.	Der Wind SO Steife Kuling das Eis brach wieder auf im Hafen Die Mannschaft war Heute am Land, Heidekraut zu Brennholz zu holen. Bekamen von Herrn Kaufmann MÖRCH 7  Rotschär zum Schiffs PROVIANT, abends lenz gepumpt 8 Uhr I. W. L.
...	...	...



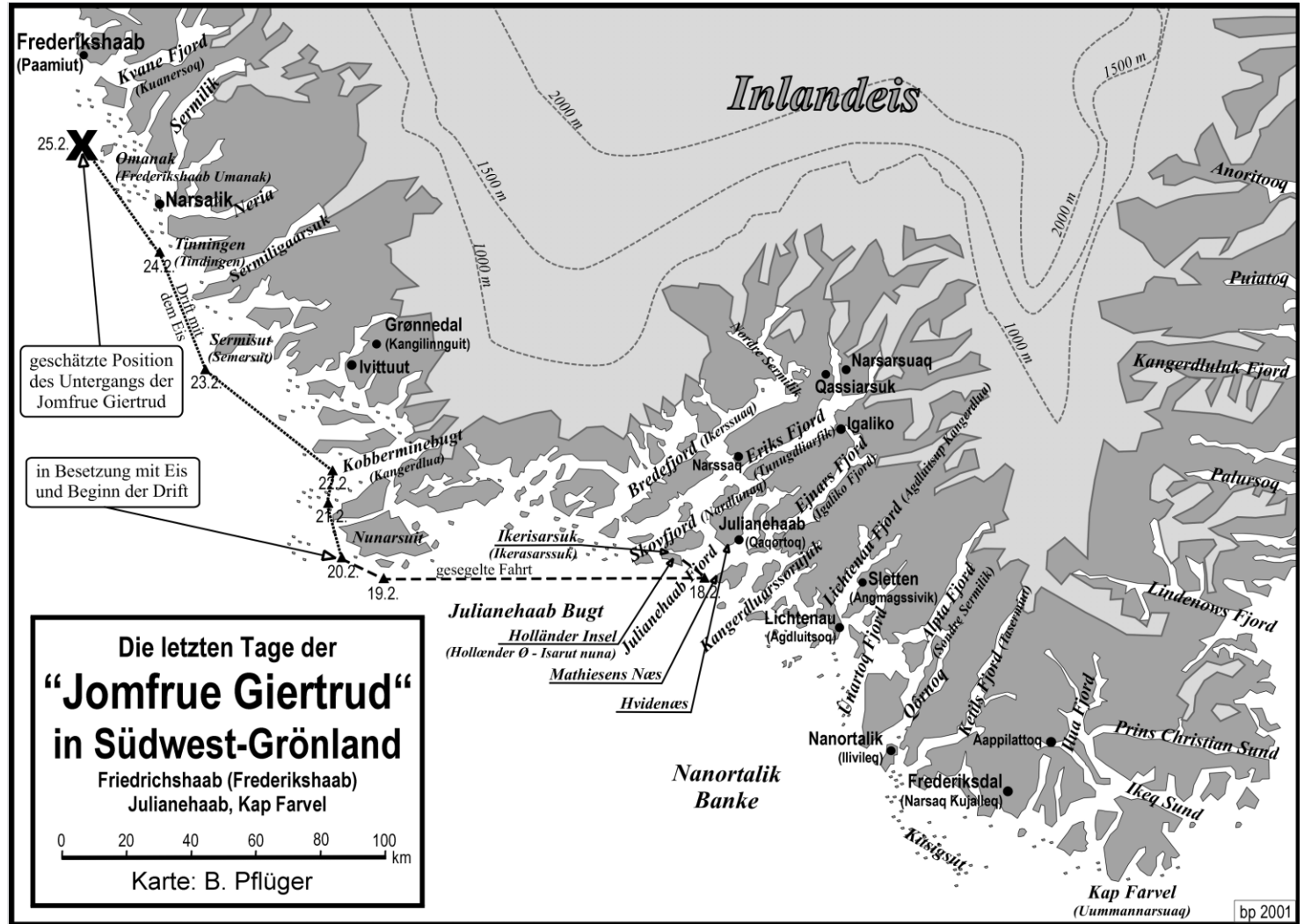


Abb. 6 Die letzten Tage der JOMFRUE GIERTRUD in Südwest-Grönland. (Karte: B. Pflüger)

Die Proviantssituation an Bord war sicherlich nicht allzu einfach, zumal das Schiff nicht zur Überwinterung Kopenhagen verlassen hatte. Man war also darauf angewiesen, von den an die Kolonie gelieferten Nahrungsmitteln mit zu leben. Man lebte aber auch von den einheimischen Produkten, wie dem Rotschär, dem getrockneten Dorsch, der vor dem Trocknen halbiert und dann an Stangen zum Trocknen aufgehängt wird. Obwohl das Eis zunächst aufbrach, kehrte es doch rasch zurück:

JANUARI		Paa Skibshavnen For Colonien JULIANEHAAB		67
DAG	D <sup>o</sup>	Det Passerendes		
...	...	...		
OONSD.	30	Vinden SO. Stiev kuling gra LuFt Stour jsen Ligger / nu i gien i Land saa hvidt man kan see. Mand- / skabet Forrettede adskilligt Arbejde om aFtenen / Pompte Lens kl. 8. Lod Vagten Löbe -		
FRED.	1	FEBRUARI Vinden SO Stiev Kuling kLar Luft / Lidet Frost. Mandskabet Skimanede, om aFtenen Pompte / Lens Kl. 8. Lod Vagten Löbe - - - /		
LÖVERD	2	Vinden Ostl: godt VærLig Mandskabet i Fornöden / Skibs Arbejde jsens Beskaffenhæd uden For Landet / er det samme, om aFtenen Pompte Lens Kl. 8 L.V. L. /		
SÖND	3.	Vinden Ostl. god VærLig. det halve af Manskab / Var i dag til Gudstiineste og Communiserete, om / aFtenen Pompte Lens Kl. 8 Lod Vagten Löbe - /		
MAND.	4.	Vinden Nordl. godt VærLig noget Frost i Fyllede / Van Faderne Fulde med Færsk Van. til hiem / Reißen og Fik de Fornödne PROVISIONER og brænd- / sel om bord Fra herr Kiöbmand MÖRCH. om / aFtenen Pompte Lens. Kl. 8 Lod Vagten Löbe - /		
TIERSD	5.	Vinden SO. med Stiv Kuling gra LuFt. Stuede i / dag Van Faderne under StourLugen og skalkede / Lugerne satte Baaden in om aFtenen Pompte Lens / Kl. 8 Lod Vagten Löbe - - - /		
OONSD	6.	Vinden Ost. bLeste en storm gra LuFt og Frost / om aFtenen Pompte Lens Kl. 8 Lod Vagten Löbe - //		

JANUAR		Im Schiffshafen vor Kolonie JULIANEHAAB		[S.] 67
TAG	D <sup>o</sup>	Das Passierende		
...	...	...		
MITTW.	30	Der Wind SO. Steife Kuling graue Luft Das große Eis liegt jetzt wieder an Land so weit man blicken kann. Die Mannschaft verrichtete viel notwendige Arbeit abends lenz gepumpt 8 Uhr ließ die Wache laufen - - -		
FREIT.	1	FEBRUARI Der Wind SO Steife Kuling klare Luft ein wenig Frost Die Mannschaft schiemannte [verschiedene Reparaturen und Arbeiten an der Takelage] abends lenz gepumpt 8 Uhr ließ die Wache laufen - - -		
SONNA	2	Der Wind Ostl: gute Witterung die Mannschaft an notwendiger Schiffsarbeit die Beschaffenheit des Eises draußen vor dem Lande ist die Gleiche, abends lenz gepumpt 8 Uhr L. W. L.		
SONNT	3.	Der Wind Ostl. gute Witterung. die Hälfte der Mannschaft war heute zum Gottesdienst und communisierte [=erhielt das Abendmahl], abends lenz gepumpt 8 Uhr ließ die Wache laufen -		
MONT.	4.	Der Wind nördl. gute Witterung etwas Frost füllten die Wasserfässer voll mit frischem Wasser für die Heimreise und bekamen den notwendigen PROVIANT und Brennholz an Bord von Herrn Kauffmann MÖRCH. abends lenz gepumpt. 8 Uhr ließ die Wache laufen -		
DIENST	5.	Der Wind SO. mit steifer Kuling graue Luft. Stauten heute die Wasserfässer unter die Großluke und verschalkten [festmachen und Persenning gegen Witterungseinfluß darüber befestigen] die Luken setzte das Boot ein abends lenz gepumpt 8 Uhr ließ die Wache laufen - - -		
MITTW	6.	Der Wind Ost. wehte ein Sturm graue Luft und Frost abends lenz gepumpt 8 Uhr ließ die Wache laufen - //		



## 68 1799 FEBRUARI Paa Skibshavnen For Colonien JULIANEHAAB

DAG	D <sup>o</sup>	Det Passerendes
TORSD.	7.	Vinden SO. godt VærLig gra LuFt Mandskabet / i Arbed med TakLatien og gjorde alting i seil / bar stand. den hvererende Transport Baad foer / herfra paa Togt Syd efter. om aFtenen Pompte / Lens Kl. 8 Lod Vagten Löbe - /
FRED.	8	Vinden Ostl. ubeständigt Kuling Tykagtig LuFt / Mandskabet i Fornöden arbete om aftenen - / Pompte Lens Kl 8 Lod Vagten Löbe - /
LÖVERD	9.	Vinden Sydl. og Stille om ForMiddagen Lættede / Sver Anker og Fortueude Skibet med Lantaugerne / Fyllede noget mere Frisk Van og andet for- / nöden Arbæde om aFtenen Pompte Lens Kl. 8. L.V. L. /
SÖND.	10.	D <sup>e</sup> Vind og VærLig Mandskabet i Land til / Bön. nu er Skibet da i gien færdig til at / fort sætte hjemreisen, men inu for byder jsen / det at komme ud, om aFtenen Pompte Lens Kl. 8 - / Lod Vagten Löbe - - - - /
MAND.	11.	Vinden SV. Formiddag Snee eftermiddag kLaring / med Frost, stor jsen er i gien i en stor mengde / uden for og Ligger tæt ind paa Landet saa at det / Vel ikke Vil bLive mueLigt at kome ud för Norden / Vind har blÆst, som sætter jsen noget ud Fra Landet / at man da kan söge imellem Landet og jsen Nord / efter til man kan obnaae enden og komme forbi / den, om AFtenen Pompte Lens Kl. 8. Lod Vagten Löbe /
TIERSD	12	Vinden Ostl. med graa LuFt og Frost, haFde i / dag seiLene Löße og Forrettede andet Fornöden / Arbæd, om aFtenen Pompte Lens Kl. 8 Lod Vagten Löbe /
OONSD.	13.	Vinden SO. Frisk kuling tykagtig Luft med Snee For- / rettede adskilligt Arbæde Stor jsen Lag i dag tæt i / Land dog Formoder man det er kun en strimmel / som gaar Snart borte om aFtenen pompte Lens Kl. 8 / Lod Vagten Löbe - - - - /
TORSD.	14.	Vinden SO med Stiv Kuling Fik idag Kahyts Passagiren / herr GRILICH og dæks Passageren OLE JOHNSEN om bord / Fyllede i dag det sidste Van til hjem Reißen om //

## [S.] 68 1799 FEBRUAR Im Schiffshafen vor Kolonie JULIANEHAAB

TAG	D <sup>o</sup>	Das Passierende
DONNERST.	7.	Der Wind SO. gute Witterung graue Luft Die Mannschaft an der Arbeit mit der Takelage und brachte alles in schiffbare Ordnung. das hiesige Transportboot fuhr von hier auf Fahrt nach Süden. abends lenz gepumpt 8 Uhr ließ die Wache laufen -
FREIT.	8	Der Wind Ostl. unbeständige Kühlte dickartige Luft Die Mannschaft an notwendiger Arbeit abends - pumpten lenz 8 Uhr Ließ die Wache laufen -
SONNA	9.	Der Wind südl. und stille vormittags lichteten Schweranker und vertäuten das Schiff mit den Landtauen Füllten etwas mehr frisches Wasser und andere notwendige Arbeit abends lenz gepumpt 8 Uhr. L. W. L.
SONNT.	10.	D <sup>e</sup> Wind und Witterung die Mannschaft an Land zum Gebet. jetzt ist das Schiff dann wieder fertig dazu, die Heimreise fortzusetzen, aber das Eis verbietet ihm noch hinauszukommen, abends lenz gepumpt 8 Uhr - ließ die Wache laufen - - - -
MONT.	11.	Der Wind SW. Vormittags Schnee nachmittags Klarung mit Frost, das große Eis ist wieder in großer Menge draußen und liegt eng an das Land, so daß es wohl nicht möglich werden wird, hinauszukommen bevor Nordwind geweht hat, der das Eis etwas vom Land hinaus setzt, daß man dann zwischen dem Land und Eis nach Norden steuern kann bis man das Ende erreichen kann und an ihm vorbeikommt, abends lenz gepumpt 8 Uhr ließ die Wache laufen
DIENST	12	Der Wind Ostl. mit grauer Luft und Frost, hatten heute die Segel los und verrichteten andere notwendige Arbeit, abends lenz gepumpt 8 Uhr ließ die Wache laufen
MITTW.	13.	Der Wind SO. Frische Kuling dickartige Luft mit Schnee Verrichteten viel Arbeit Das große Eis lag heute eng an Land doch vermutet man, es sei nur ein Stremel der bald weg geht abends lenz gepumpt 8 Uhr ließ die Wache laufen - - - -
DONNERST.	14.	Der Wind SO mit steifer Kuling bekamen heute den Passagier Herr GRILICH und den Deckspassagier OLE JOHNSEN an Bord Füllten heute das letzte Wasser für die Heimreise [weiter S. 69]

DAG	D <sup>o</sup>	Det Passerendes
FRED.	15.	Effermiddagen Var jeg og hr MÖRCH og Styrmanden / op paa store Fieldt Vor man kunde see en Strimmel / jß ligge uden for fiorden men dog ganske Smaal og / overal kunde man see Van over den saa at det nu / efter udsigterne kan Være den bødste Reson / til at begive sig paa hiem reißen helst da man kan for / mode siden jsen nu kommer saa tidLig Vil bLive sLem / og da bLive indstuet i gien for en Tiid af Someren / goirde [!] os ganske Segel ferdig. om aFtenen pompte / Lens Kl. 8. Lod Vagten Löbe /
LÖVERD	16	Vinden SO. bLæste en Storm gra LuFt ganske useil / bar den Strimmel jß har nu sat godt ud Fra Landet / satte Jollen ind tog alle rev i Mærseilene om / aFtenen Pompte Lens Kl. 8 Lod Vagten Löbe - /
SÖND	17.	D <sup>o</sup> SO og Storm jsen er til syne men dog Langt / udi til Söes herr GUDDE Prædiket i dag det halve / Mandskab til tinese og til tid om bord i gien / om aftenen Pompte Lens Kl. 8 Lod Vagten Löbe - /
MAND.	18	Vinden SO. om Morgenen Stiv bLæst med dagningen / Var jeg op paa Store fieldt saa Vidt som Øiet kunde / see Nord efter var det ganske frie for jß men / Syd efter kunde jeg see en Mengde med js komme / frem i gien derfor besluttede jeg at seile for ikke / at bLive ind Lukket i gien aF dend fra Syden kommende js. / Kl. 10 om forMiddagen giörde Lantaugerne Löße seiLede / ud af fiorden Kl. 12 Passerede Matthiesens Næß / siden bLæv fLau kuling satte Coursen NW Langs med Landet / haFde den strimmel jß Liggendes uden for til Soes /
TIERSD	19.	Natten over fLau kuling OOSTL. seiLede Langs med Landet / uden stor hinder af js. om Morgenen kom ud til hoeken / NUARSUIT. Vor jsen da lae fast i Land Nord efter / krysede for at kome op under Landet, men strömen / satte alt ud fra Landet fik ogsaa megen jß som kom / ud fra fiorden. om Middagen Kl. 12 Peilde NUARSUIT / i NORD efter gissing 1 Miil fra os - - //

TAG	D <sup>o</sup>	Das Passierende
FREIT.	15.	Nachmittags waren ich und Herr MÖRCH und der Steuermann oben auf großem Felsen von wo man einen Stremel Eis sehen konnte, der draußen vor dem Fjord lag aber doch ganz schmal war und überall konnte man da hinüber Wasser sehen so daß es jetzt nach den Aussichten die beste Råson wäre, sich auf die Heimreise zu begeben, besonders da man vermuten könnte, weil das Eis jetzt so früh kommt [es] sehr schlimm werden werde und [man] dann wieder eingestaut für eine Zeitlang des Sommers [wird] machten uns ganz segelfertig. abends lenz gepumpt 8 Uhr ließ die Wache laufen
SONNA	16	Der Wind SO. wehte ein Sturm graue Luft dieser Eisstremel der draußen vor dem Fjord liegt sieht man [sich] heute nach Norden versetzen. verrichteten viel notwendige Arbeit abends lenz gepumpt 8 Uhr ließ die Wache laufen
SONNT	17.	D <sup>o</sup> und Sturm das Eis ist sichtbar aber doch weit draußen zur See Herr GUDDE gepredigt heute die Hälfte der Mannschaft zum [Gottes-] Dienst und rechtzeitig wieder an Bord abends lenz gepumpt 8 Uhr ließ die Wache laufen -
MONT.	18	Der Wind SO. morgens steifer Wind bei Tagesanbruch war ich oben auf Großem Felsen so weit das Auge nach Norden blicken konnte war es ganz frei vor Eis aber nach Süden sah ich eine Menge Eis wieder hervorkommen deswegen entschließe ich zu segeln um nicht wieder eingeschlossen zu werden von diesem vom Süden kommenden Eis. 10 Uhr vormittags machten die Landtaue los segelten aus dem Fjord hinaus 12 Uhr Passierten Matthiesens Næß später wurde flau Kuling setzte den Kurs NW am Lande entlang hatten den Eisstremel draußen zur See
DIENST	19.	Die Nacht hindurch flau Kuling Ost. segelten am Lande entlang ohne viel Hindernis vom Eis. morgens kamen zur Hoek NUARSUIT hinaus. Wo das Eis da fest an Land nach Norden lag kreuzten um hinauf unter das Land zu kommen, aber der Strom versetzte alles vom Lande hinaus bekamen auch viel Eis das aus dem Fjord kam. mittags 12 Uhr peilten NUARSUIT im NORDEN nach Gissing 1 Meile von uns - -

70 1799 Februari

Underseil Fra JULIANEHAAB

DAG	D <sup>o</sup>	WAGT	G	MWC	Dist Miil	Wind	Det Passerendes
OONSD.	20	EM	4	----	--	Ost	ubeständigt, Kuling gra LuFt / med Krysen kan man ey op [!] Landet / og det bLiver nu fuldt med / jß overalt saa at man ikke / kan holde det frie for besætning / Lenge. Natten over holdte det / saa Lædes frie for stöd til om / Morgenen da det bLev Stille, / satte jsen sig til sammen og kom / til at Ligge fast i den med / Skibet og ganske i besætning /  om Middagen Kl. 12 hafde hoeken NUARSUIT eller Øerne / i Ooster 1/4 Miil fra os ----- / Ganske i besætning jsen saa Fast om kring Skibet / at man næppe Var i stand til at trække Van op / med en stag pots. drev fast i jsen imellem NUARSUITS / Øer. drev i jemmell ganske SmaaLe Löb med [!] dog gik / Skibet frie af Skiær om aFtenen satte strömen ud / i gien Natten over Stille drev saa dan hen med jsen /
		PF	4	----	--	---	
		1 <sup>e</sup>	4	----	--	OSO	
		HW	4	----	--	---	
		D	4	----	--	---	
TORS.	21.	FM	4	----	--	Stille	
FRED.	22.						Om Morgenen Vinden Westl. Tykagtig LuFt med Snee / inu det samme med jsen overal som en [!] Fast Land / Skibet hafde ikke saa megen rum at det i det Mindste / kunde bevege sig gjorde SeiLene Fast og Lod det drive / med jsen om Middagen Kl. 12 hafde NUARSUITS Øer i / SO Efter gising 1½ Miil fra os - / Om Effermiddagen abnede jsen noget hafde Lidet Nwl. / LuFt. Boerede imellLem jsen Øster efter Skibet fik / sLemme stöd mod jsen. om aFtenen Kl. 8 satte jsen i / gien tæt til sammen og motte Ligge fast Lidet efter / gav jsen en Liden abning boerede i gien og kom in / i en abning. holdte det i denne abning med SeiLene / Natten over Vinden Ostl. og NÖRDL. til om Morge / nen Stille i gien jsen Pakkede sig fast til sammen igien / saa Vidt Øiet kunde see var ingen Van at see en / Sver js skotse som satte at paa Skibet Brekkede begge / Anker stokke om styrbords Side om Middagen Kl. 12. - / haFde NUARSUITS Øer i Syd 3 Miil fra os - - / Om EfferMiddagen haFde Lidet Luft NÖRDL. med Snee / LuFt. Boerede og stagede Øster efter om Muelig at / faa fat paa Landet Kl. 5 blev jsen i gien som en [!] / Fast Land Lag da Fast hele Natten Lag saa dan fast / og drev med jsen Nord efter stille VærLig med frost - //

[S.] 70 1799 Februar

Unter Segel von JULIANEHAAB

TAG	D <sup>o</sup>	WAGE	G	KURS	Dist. MEILEN	WIND	Das Passierende
MITTW.	20	NM	4	----	--	Ost	veränderlich, Kuling graue Luft mit Kreuzen kann man das Land nicht erreichen und es wird jetzt überall voll von Eis, so daß man es nicht lange frei vor Besetzung halten kann. Die Nacht hindurch hielten es so frei von Stößen bis morgens als es stille wurde, setzte sich das Eis zusammen und hatten das Unglück mit dem Schiff darin fest zu liegen und völlig in Besetzung  mittags 12 Uhr hatte die Hoek NUARSUIT oder die Inseln in Osten 1/4 Meile von uns - - - - Völlig in Besetzung das Eis so fest um das Schiff daß man kaum dazu im Stande war, Wasser mit einem Stakeneimer [Eimer an einer Stange] hinauf zu ziehen. trieben fest im Eis zwischen NUARSUITS Inseln. trieben durch ganz schmale Läufe aber doch ging das Schiff frei vor Schären abends setzte der Strom wieder hinaus die Nacht hindurch stille trieben so mit dem Eise hin Morgens der Wind West. Dickartige Luft mit Schnee noch dasselbe mit dem Eis überall wie ein festes Land das Schiff hatte nicht so viel Raum daß es sich das Wenigste bewegen konnte machten die Segel fest und ließen es mit dem Eis treiben mittags 12 Uhr hatten NUARSUITS Inseln in SO Nach Gissing 1½ Meile von uns- Nachmittags öffnete sich der Eis ein wenig hatten ein wenig NWl. Luft. Bohrten zwischen das Eise nach Osten das Schiff bekam schlimme Stöße gegen das Eis. abends 8 Uhr setzte das Eis sich wieder eng zusammen und mußten fest liegen kurz danach gab das Eis eine kleine Öffnung bohrten wieder und kamen in eine Öffnung. hielten es in dieser Öffnung mit den Segeln Die Nacht hindurch der Wind Ostl. und NÖRDL. bis Morgen wieder stille das Eis wurde wieder fest übereinandergeschoben so weit das Auge blicken konnte war kein Wasser zu sehen eine schwere Eisscholle die an das Schiff setzte brach beide Ankerstöcke [Ankerschaff] an Steuerbords Seite mittags 12 Uhr - hatten NUARSUITS Inseln in Süden 3 Meile von uns - - Nachmittags hatten ein wenig Luft NÖRDL. mit Schneeluft. Bohrten und stakten nach Osten um wenn möglich Land zu erreichen 5 Uhr wurde das Eis wieder wie ein festes Land lagen da fest die ganze Nacht lagen so fest und trieben mit dem Eise nach Norden stille Witterung mit Frost
		PF	4	----	--	---	
		1 <sup>e</sup>	4	----	--	OSO	
		HW	4	----	--	---	
		D	4	----	--	---	
DONNERST.	21.	VM	4	----	--	Stille	
FREIT.	22.						

Der Versuch Boy Lorentz Petersens, im Februar endlich nach Hause zu segeln, war schon nach kurzer Fahrtstrecke im Eis gescheitert. Nun lag das Schiff besetzt zwischen den Eisschollen, und der Druck, welchen das Eis auf das Schiff ausübte, wuchs:

FEBRUARI		Underseil Fra IULIANEHAAB	71
DAG	D <sup>o</sup>	Det Passerendes	
LÖVERD	23.	Om Morgenen for det meste stille med nogen om / Löbendes Sneee Böier, man kunde see en abning in / efter Landet til arbeide in efter denne abning men / for jsens tæthæd kunde ikke komme nogen stærder om / formiddagen kl. 11 kom Vinden Sydl. med stiev tilta- / gendes Storm tyk LuFt. giörde Skibet Fast i en skotse / og drev da sadanhen Vor jsen satte sin Cours Van kunde / man ikke fornemme Eller see nogen stærder. af den / stöden og kLemmen Var Skibet alt bLeven Læk / og motte Pompe mere en sædVanLigt om Middagen / Kl. 12 hafde SERMISUT i NNO efter gissing 4 Miil. / Om EfferMiddagen Vinden SSW og Syd blæste / en storm med Tyk Sneee LuFt motte drive med / jsen drev med en sterk fart Nord Effer abent Van / Var ingen stærder at see Skibet bLev hort kLemt af / jsen Natten over blæste en hort storm jsen bLev / Sönd. 24. alt det samme Om Morgenen kom saa dan en dynung /	
SÖND	24.	og beVegelse i Vandet jsen og skotserne stöde an / paa Skibet saa man ey andet kunde stille sig for / en at hun maatte gaa til grunde imellem Var det / som man saa i afgrunden og atter Var det som om / skotsen Vilde gaa over toppen af Masten forhudnin / gen krigen stöde fra Skibet i sig selv knagede og / bragede overalt om Middagen Kl. 12 hafde TINNINGEN / i OSO efter gissing 3 Miil fra os - - - / Om EfferMiddagen blev blev bevegelsen i jsen inu / sLemmere man behengte Skibet med Viler Vor man / kunde men med denne Svere stöden kunde ingen / ting hielpe det stöde saa dan hen hele natten /	
MAND.	25.	til om Morgenen kom en Sver Skotse agter til / og brækkedes Roeret Lidet efter brækkedes for / stevnen, med stor besver fik man jollen ud paa / en js skotse med noget Proviant om muelig at / redde Livet da det nu synes umueligt at redde Skibet / man holdt sig paa siden af Skibet paa Skotsen til / mod Middag satte en stor Jß bierg an paa Skibet / motte da for ikke at bLive knuset af den trække / Jollen paa jsen noget fra Skibet, mod aftenen bLev / Skibet sa dan in kLemt af de store Jß bierge at man / intet kunde see af Skibet uden Toppen af Masten, //	

FEBRUAR		Unter Segel von JULIANEHAAB	[S.] 71
TAG	D <sup>o</sup>	Das Passierende	
SONNA	23.	Morgens meistens stille mit einigen umlaufenden Schneeböen, man konnte eine Öffnung drinnen beim Land blicken arbeiteten nach dieser Öffnung hinein aber wegen der Dichte des Eises konnten nirgends [hin] kommen vormittags 11 Uhr kam der Wind südl. mit steifem zunehmenden Sturm dicke Luft. machten das Schiff fest an einer Scholle und trieben dann so wohin der Eis seinen Kurs setzte Wasser konnte man nirgends wahrnehmen oder sehen. von diesem Stoßen und Klemmen war das Schiff schon leck geworden und mußten mehr als gewöhnlich pumpen mittags 12 Uhr hatten SERMISUT in NNO nach Gissing 4 Meile. Nachmittags der Wind SSW und Süd wehte ein Sturm mit dicker Schneeluft mußten mit dem Eis treiben mit starker Geschwindigkeit nach Norden offenes Wasser war nirgends zu sehen das Schiff wurde hart vom Eise [ein]geklemmt die Nacht hindurch wehte ein harter Sturm das Eis blieb	
SONNT.	24.	dasselbe morgens kam eine solche Dünung und Bewegung im Wasser Eise und die Schollen stießen an das Schiff so daß man sich nicht anders vorstellen konnte als daß sie zu Grunde gehen mußte ab und zu war es als sähe man in den Abgrund und wieder war es als wollte die Scholle über den Top des Mastes gehen die [die gegen die] Verhäutung [=Außenwand des Schiffes] stieß davon das Schiff selbst krachte und knackte überall mittags 12 Uhr hatten TINNINGEN in OSO nach Gissing 3 Meilen von uns - - - Nachmittags wurde wurde die Bewegung im Eise noch schlimmer man behängte das Schiff mit [Schiffs-] Fendern wo man konnte aber mit diesen schweren Stößen konnte nichts helfen es stieß so die ganze Nacht	
MONT.	25.	bis morgens kam eine schwere Scholle zu Achtern und das Steuer wurde gebrochen ein wenig danach der Vorderstevnen gebrochen, mit großer Mühe bekam man die Jolle auf eine Eisscholle hinaus mit etwas Proviant um wenn möglich das Leben zu retten da es jetzt unmöglich schien das Schiff zu retten man hielt sich an der Seite des Schiffes auf der Scholle bis Mittag setzte ein großer Eisberg an auf das Schiff mußten dann um davon nicht erdrückt zu werden die Jolle etwas vom Schiff auf den Eis ziehen, abends wurde das Schiff so von dem großen Eisberge eingeklemmt daß man vom Schiff nichts sehen konnte außer den Top des Mastes [weiter S. 72]	

DAG	D <sup>o</sup>	Det Passerendes
TIERSD	26	<p>Om Mørgenen aFtenen Kl. 6 haFde OMANAK i SO / efter gissing 6 Miil. Natten over sat med alle / Mand paa denne Jſ skotse Vinden Syd. med noget Snee / Til Skibet kunde man intet See uden om /</p> <p>Morgenen kunde man see Toppen af Masterne/ ganske indstuet af overmadig store Jſ bierge / man motte nödsages til at forLade Skibet og stre- / be efter om mueLig at rekke Land og bæрге / Livet Vor til Forhaabning er kun ringe jsen / saa vidt man seer er Tæt og Fast in til Landet / og meget ujævn med humpLer og bierge Vor / man mange stæder ikke kan komme over med / Jollen fare er det ogsaa at Jollen ikke kan staae / den strabats ud man arbæde da dagen over saa / meget som krefterne formaaede og kom Landet / neer paa 3 Miill. Vor Vi i gien maate give / os til rolighæd paa en Jſ skotse Natten over / Jsen Var inu fast og tæt sammen saa at forhaab- / ningen inu i AFten Var ringere at bierge Livet / en forhen siden KreFterne er kun Svage til at / arbæde mere og da det bLeseR Norden Vind kan / man ogsaa Vente at Jsen sætter fra Landet Natten /</p>
OONSD.	27	<p>over stiev kuling Nordl: om Morgenen da det / [blev] Lyst Var der spreker i jſen in efter Landet / man satte da Jollen i Vandet og arbæde efter / Landet til. om Middagen Kl. 12 rekke de Land / en ubeboet Øe 1 Miil SYDEN for Omanak vor / Vi gav os til hvile. Dagen og Natten over /</p>
TORSD.	28	<p>Om Morgenen da man kunde see Roede man / her Fra for at komme til Menesker men fandt / ingen föer Vi obnaæde om Effermiddagen Kl. 4 / FRIDRICHSHAAB og fandt herr Kiöbmand FALCK / hieme som modtog os og Vederqegede os da / Vi alle Var meget forkomne af arbæden og / kulde og dermed nu desVerre denne JOURNAL / nu sLuttes /</p>



TAG	D <sup>o</sup>	Das Passierende
DIENST	26	<p>Morgens abends 6 Uhr hatten OMANAK in SO nach Gissing 6 Meilen. Die Nacht hindurch saß mit allen Leuten auf dieser Eisscholle Der Wind Südl. mit etwas Schnee Vom Schiff konnte man nichts sehen nur</p> <p>morgens konnte man den Top der Masten sehen, ganz vom übermässigen großen Eisberge eingestaut man war dazu genötiget das Schiff zu verlassen und danach zu streben wenn möglich Land zu erreichen und das Leben zu retten wozu [die] Hoffnung nur gering ist das Eis so weit man blickt ist dicht und fest zum Lande hinein und sehr uneben holperig und bergig wo man an vielen Stellen mit der Jolle nicht hinüber kommen kann es besteht auch die Gefahr daß die Jolle die Strapazen nicht aushalten kann man arbeitete dann den Tag hindurch so viel wie die Kräfte vermochten und kam bis 3 Meilen vom Land. Wo wir uns wieder zur Ruhe geben mußten auf einer Eisscholle die Nacht hindurch das Eis war noch fest und dicht zusammengeschoben so daß die Hoffnung dazu, das Leben zu retten, heute Abend noch geringer war als vorher, da die Kräften zur weiteren Arbeit nur schwach sind und da ein Nordenwind weht kann man auch erwarten daß das Eis vom Lande hinaus setzt die Nacht</p>
MITTW.	27	<p>hindurch steife Kuling Nördl: morgens da es hell [wurde] gab es Spalten im Eise nach dem Lande hinein man setzte dann die Jolle ins Wasser und arbeitete nach dem Lande. mittags 12 Uhr erreichten Land eine unbewohnten Insel 1 Meile SÜDLICH von Omanak wo wir uns zur Ruhe gaben den Tag und die Nacht hindurch</p>
DONNERST.	28	<p>Morgens als man sehen konnte ruderte man von hier um zu Menschen zu kommen aber fand keine bevor Wir nachmittags 4 Uhr FRIDRICHSHAAB erreichten und trafen Herrn Kaufmann FALCK zu Hause, der uns empfang und uns erquickte da wir alle von der Arbeit und der Kälte sehr erschöpft waren und damit jetzt wird dieses JOURNAL leider beendet</p>



### Danksagung:

Die Autoren fanden bei einer Reihe hilfsbereiter Personen Unterstützung bei schwierigen Fragen, welche bei der Recherche für die Publikation auftraten. Ihnen sei herzlich gedankt. Namentlich sind dies Herr Pastor Dannenberg, Westerland, Frau Prof. Dr. phil. Inger Ejskjær und Frau Dozentin cand. mag. Karen Margrethe Pedersen (Leiterin des Ømålsordbogen, Wörterbuch der Inselmundarten), Institut für dänische Mundartforschung, Universität Kopenhagen, Frau Adeline Petersen, Nordfriisk Instituut, Bredstedt, Frau Eva Paulsen und Herr Riewert Roeloffs, Ferring Stiftung, Alkersum/Föhr, Herr Georg Quedens, Amrum, Herr Brar C. Roeloffs, Mielkendorf, Herr Dr. Uwe Schnall, Deutsches Schifffahrtsmuseum, Bremerhaven, Herr Pastor Schulz, Morsum, Frau Magda Sievers, Hamburg, Herr Viggo Sørensen, Jysk Ordbog, Århus, Frau Dr. Gesine Thies, Sörling Föriining, Keitum, sowie die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Reichsarchives Kopenhagen und des Landesarchives Seeland, Kopenhagen, sowie des Instituts für dänische Mundartforschung der Universität Kopenhagen.

### Quellen und Literatur:

- Allen, C.F. (1857): *Det danske Sprogs Historie i Hertugdømmet Slesvig eller Sønderjylland. I-II.* Kjøbenhavn 1857-58.
- Århammar, Nils (1967): Die Syltringer Sprache Die Syltringer Literatur. In: Hansen, Nico und Margot (Hrsg.): *Sylt – Geschichte und Gestalt einer Insel.* Itzehoe-Voßkate 1967, S. 189-220.
- Århammar, Nils (1968): Friesische Dialektologie. In: *Germanische Dialektologie. Festschrift für Ludwig Erich Schmitt zum 80. Geburtstag.* Herausgegeben von Walther Mitzka. Bd. I. Wiesbaden 1968, S. 264-317.
- Århammar, Niels (1995): Namen in Nordfriesland. Zu den nordfriesischen Orts- und Personennamen. (= Nordfriesisches Jahrbuch, Bd. 31). Bräist/Bredstedt 1995.
- Bennike, Valdemar, und Kristensen, Marius: *Kort over de danske Folkemål. 1898-1912.*
- Bjerrum, Anders (1962): Den dansk-tyske sprogrænse i middelalderen. In: *Namn och bygd 50, Uppsala 1962, S. 182-192.* In englischer Übersetzung in: Bjerrum, Anders: *Linguistic Papers.* Published on the occasion of Anders Bjerrum's 70th birthday, 12th March 1973, by Selskab for nordisk Filologi, Copenhagen. Copenhagen 1973, S. 75-86.
- Bjerrum, Marie, und Bjerrum, Anders (1974): *Ordbog over Fjoldemålet. I-II. Udvalg for Folkemaals Publikationer. Serie A. Nr. 26.* København 1974.
- Bjerrum, Marie (1978): *Det danske List-mål. Supplement til oplysningerne i Kort over de danske Folkemaal. Danske Folkemaal – Udgivet af Institut for Dansk Dialektforskning, 21. Aargang, Hæfte 2, København 1978, S. 99-114.*
- Braukmüller, Heide (1990): *Grönland – gestern und heute. Grönlands Weg der Dekolonisation.* Weener 1990.
- Brøndum-Nielsen (1927): *Dialekter og Dialektforskning.* København 1927.
- Christiansen, Hans C.: *Den Kongelige Grönlandske Handel 1774-1974. KGH-Orientiering Nr. 53, Mai 1974.*
- Dannenberg, Gerd (o.J.): *Die Kapitäne von Morsum im 19ten Jahrhundert (ein Nachtrag) (o.O., o.J.).* Den Store Danske Encyklopædie (1994): *Danmarks Nationallexikon Bd. 1-20.* 1994-2001.
- Ellis, Richard (1993): *Mensch und Wal.* München 1993.
- Erngaard, Erik (1973): *Grönland i Tusinde År.* København 1973.
- Feilberg, H.F.: *Bidrag til en Ordbog over Jyske Almuesmål I-V. Kjøbenhavn 1886-1914 (gekürzt Feilb.) (Zeitraum: 19. Jahrhundert).*
- Feldbæk, Ole (1997): *Dansk søfarts historie 3.* København 1997.
- Gad, Finn (1973): *The History of Greenland II (1700-1782).* London 1973.
- Gad, Finn (1976): *Grönlands Historie III (1782-1808).* København 1976.
- Gad, Finn (1982): *The History of Greenland III (1782-1808) (Übersetzung ins Englische von Gad 1976).* Copenhagen 1982.
- Glaser, Rüdiger (2001): *Klimageschichte Mitteleuropas – 1000 Jahre Wetter, Klima, Katastrophen.* Darmstadt 2001.
- Janssen, Albrecht (1937): *Tausend Jahre deutscher Walfang.* Leipzig 1937.
- Jul Nielsen, Bent, und Nyberg; Magda (1995): *Ordbog over den danske dialekt i Angel med en indledning om dialektens udtrykssystem. (= Institut for Dansk Dialektforskning's Publikationer, Serie A, Nr. 33).* København 1995.

- Karker, Allan (1993): Dansk i tusind år. Et omrids af sprogets historie. Modersmål-Selskabets Årbog 1993. København 1993.
- Koch, Laue (1945): The East Greenland Ice. København 1945.
- Kroman, Erik (1943): Skriftens Historie i Danmark fra Reformationen til Nutiden. København 1943.
- Lamb, Hubert H. (1988): Weather, Climate & Human Affairs. Routledge, London, New York 1988.
- Lamb, H. H. (1989): Klima und Kulturgeschichte. Der Einfluß des Wetters auf den Gang der Geschichte. Reinbek bei Hamburg 1989.
- Lamb, H. H. (1995): Climate history and the modern world. Routledge, London, New York 1995.
- Lauring, Palle (1964): Geschichte Dänemarks. Neumünster 1964.
- Lindeman, Moritz (1880): Die Seefischereien, ihre Gebiete, Betrieb und Erträge in den Jahren 1869-1878. (= Petermann's »Geographische Mitteilungen«, Ergänzungsbd. 13, 60). Gotha 1880.
- McDevitt, Joseph L. (1986): The House of Rotch. New York, London 1986.
- Mendelssohn, Erich (1912): Grönländer und Fähringer Geschichten. Jena 1912.
- Møldrup, Anna Elise (1940): Gotisk Skrift. Vejledning i Læsning af Kilder til Slægtsforskning. København 1940.
- Möller, Boy P. (1916): Söl'ring Uurterbok. Wörterbuch der Sylter Mundart. (= Mitteilungen aus dem Deutschen Seminar zu Hamburg II, 5. Beiheft zum Jahrbuch der Hamburgischen Wissenschaftlichen Anstalten, XXXIII, 1915). Hamburg 1916.
- Mungard, Nann: For Söl'ring Språk en Wiis. Eine Sammlung von Sylter Wörtern, wie sie zu Anfang des 20. Jahrhunderts auf Sylt gesprochen und vordem gebraucht worden sind.
- ODS: Ordbog over det danske sprog. Udgivet af Det Danske Sprog- og Litteraturselskab. 1-28. København 1919-1956 (Zeitraum: 18.-20. Jahrhundert).
- Oesau, Wanda (1937): Schleswig-Holsteins Grönlandfahrt auf Walfischfang und Robbenschlag. Glückstadt, Hamburg, New York 1937.
- Ogilvie, Astrid (1992): Documentary evidence for changes in the climate of Iceland, A.D. 1500 to 1800. In: Bradley, R. und Jones (Hrsg.): Climate Since A.D. 1500. London, New York 1992.
- Ømålsordbogen: En sproglig-saglig ordbog over dialekterne på Sjælland, Lolland-Falster, Fyn og omliggende øer I ff., 1992ff. Udgivet af Institut for Dansk Dialektforskning, Københavns Universitet.
- Pflüger, Børge (2001): Rekonstruktion von Meereisgrenzen aus historischen Logbüchern des 18. Jahrhunderts. Veränderungen der Meereisverhältnisse in der Grönlandsee zwischen 1770 und 1870. In: Schellmann G. (Hrsg.): Bamberger Geographische Schriften Heft 20, Fach Geographie. Universität Bamberg 2001.
- Pflüger, Børge (2001a): Das Meereis der südlichen Davis Strait 1798-1801. In: Dreves, A., und Thannheiser, D.: Hamburger Vegetationsgeographischen Mitteilungen Band 14, Institut für Geographie. Universität Hamburg 2001.
- Riewerts, Erich, und Roeloffs, Brar C. (1996): Föhrer Grönlandfahrer. Neumünster 1996.
- Ritterbusch, Horst (unveröffentlicht): Persona-Datenbank Morsum. Personen und Häuserdatenbank von Ritterbusch, Horst über den Ort Morsum. Besteht aus Auszügen aus den verschiedenen Kirchenregistern, Volkszählungen und Katasterblättern.
- Roeloffs, Gesche (1997): Die medizinische Versorgung auf Walfangschiffen des Grönlandhandels unter Berücksichtigung der Chirurgenprotokolle. Bräist/Bredstedt 1997.
- Schmidt-Rodenäs, Karl (o.J.): Alt-Morsumer Geschlechter. Uthörn o.J.
- Segelhandbuch für den Atlantischen Ozean (1899): Deutsche Seewarte Hamburg 1899.
- Sjölin, Bo (1969): Einführung in das Friesische. Stuttgart 1969.
- Skautrup, Peter: Det danske Sprogs Historie I-IV. København 1944-70.
- Sørensen, Erik (1990): Grönland. Horsens 1990.
- Spence, Bill (1980): Harpooned – The Story of Whaling. Greenwich 1980.
- Tving, R. (1944): Træk af Grönlandsfartens Historie. Kopenhagen 1944.
- Voigt, Harald (1987): Die Nordfriesen auf den Hamburger Wal- und Robbenfängern 1669-1839. Neumünster 1987.
- VSO: Dansk Ordbog udgivet under Videnskabernes Selskabs Bestyrelse I-VIII. Kiøbenhavn 1793-1905.
- Unveröffentlichte Handschriften:
- Examinerede Skipperne ved Skipperlav. Prüfungsprotokolle der Kopenhagener Schiffergilde. Landesarkiv Sjælland, Kopenhagen.
- Mandtalsrulle over lavets interessenter: 11. (1786-1795), 12. (1796-1804). Mitgliederverzeichnis der Schiffergilde. Landesarkiv Sjælland, Kopenhagen.
- Oldermændens Dagbøger: 1801/02, Nr. 221; 1803, Nr. 56; 1803/04, Nr. 223; 1805/07, Nr. 224; 1805, Nr. 225. Landesarkiv Sjælland, Kopenhagen.
- Skibsjournal RAC1 005 / FSAF 067: Comandeursjournal des Schiffes »Baron Kragh Juel Wind« 1777 und 1778, geführt durch Boye Cornelesen (1777) Duck Peter Janssen (1778). Handschrift »Skibsjournaler

- det Kongelige Grønlandske Handel 1777-1802« im Rigsarkivet Cøbenhavn bzw. Kopie in der Ferring Stiftung, Alkersum/Föhr.
- Skibsjournal RAC1 015 / FSAF 068: Comandeursjournal des Schiffes »Geheym Rd B.Kragh Juel Wind« 1778/79, 1779/80 und 1780/81, geführt durch Peter Janssen Groot. Handschrift im Rigsarkivet Cøbenhavn bzw. Kopie in der Ferring Stiftung, Alkersum/Föhr.
- Skibsjournal RAC1 193: Skipperjournal des Schiffes »Der Frühling« 1792, geführt durch Boye Lorentz Petersen. Handschrift »Skibsjournaler det Kongelige Grønlandske Handel 1777-1802« im Rigsarkivet Cøbenhavn.
- Skibsjournal RAC1 200: Skipperjournal des Schiffes »Jupiter« 1793, geführt durch Boy Lorentz Petersen. Handschrift »Skibsjournaler det Kongelige Grønlandske Handel 1777-1802« im Rigsarkivet Cøbenhavn.
- Skibsjournal RAC1 207: Skipperjournal des Schiffes »Jupiter« 1794-1795, geführt durch Boy Lorentz Petersen. Handschrift »Skibsjournaler det Kongelige Grønlandske Handel 1777-1802« im Rigsarkivet Cøbenhavn.
- Skibsjournal RAC1 213: Skipperjournal des Schiffes »Jomfru Giertrud« 1795, geführt durch Boy Lorentz Petersen. Handschrift »Skibsjournaler det Kongelige Grønlandske Handel 1777-1802« im Rigsarkivet Cøbenhavn.
- Skibsjournal RAC1 220: Skipperjournal des Schiffes »Jomfrue Giertrud« 1796, geführt durch Boy Lorentz Petersen. Handschrift »Skibsjournaler det Kongelige Grønlandske Handel 1777-1802« im Rigsarkivet Cøbenhavn.
- Skibsjournal RAC1 226: Skipperjournal des Schiffes »Jomfr. Giertr. Cathrine« 1796, geführt durch Hans Heimbygel. Handschrift »Skibsjournaler det Kongelige Grønlandske Handel 1777-1802« im Rigsarkivet Cøbenhavn.
- Skibsjournal RAC1 227: Steuemanssjournal des Schiffes »Jomfr. Giertr. Cathrine« 1796, geführt durch Ulrich Ohlsen. Handschrift »Skibsjournaler det Kongelige Grønlandske Handel 1777-1802« im Rigsarkivet Cøbenhavn.
- Skibsjournal RAC1 239: Skipperjournal des Schiffes »Jomfru Giertud Cathrine« 1797, geführt durch Hans Heimbygel. Handschrift »Skibsjournaler det Kongelige Grønlandske Handel 1777-1802« im Rigsarkivet Cøbenhavn.
- Skibsjournal RAC1 242: Skipperjournal des Schiffes »Jomfrue Giertrud« 1798-1799, geführt durch Boy Lorentz Petersen. Handschrift »Skibsjournaler det Kongelige Grønlandske Handel 1777-1802« im Rigsarkivet Cøbenhavn.
- Skibsjournal RAC1 266 /1 & RAC1 266 /2: Skipperjournal des Schiffes »Lovise« 1800-1801, geführt durch Boy Lorentz Petersen. Handschrift »Skibsjournaler det Kongelige Grønlandske Handel 1777-1802« im Rigsarkivet Cøbenhavn.
- Skibsjournal RAC1 283: Skipperjournal des Schiffes »Fortuna« (Galeass) 1802-1803, geführt durch Christian Mörck. Handschrift »Skibsjournaler det Kongelige Grønlandske Handel 1777-1802« im Rigsarkivet Cøbenhavn.
- Skibsjournal RAC1 286: Skipperjournal des Schiffes »Fortuna« (Brigg) 1802, geführt durch Jef Petersen. Handschrift im Rigsarkivet Cøbenhavn.
- Waterschouten i København 1797, 1799-1801, 1801-1802 (u.a.). Landesarkiv Sjælland, Kopenhagen.

#### Anmerkungen:

- 1 RAC1 242: Skipperjournal des Schiffes »Jomfrue Giertrud« 1798-1799 geführt durch Boy Lorentz Petersen. Handschrift »Skibsjournaler det Kongelige Grønlandske Handel 1777-1802« Nr. 242 im Rigsarkivet København.
- 2 Vgl. Mendelssohn (1912), S. 4.
- 4 Lamb (1995) beschreibt, daß in den 1580er Jahren die Dänemark Straße zwischen Grönland und Island in einigen Sommern komplett von Packeis blockiert war. Nach 1200 wird bei Lamb (1988) ein isländisches scharfes Abkühlen erwähnt. Der Papst erwähnte im Jahre 1492 die Notlage der Bevölkerung in Grönland, die dieser aus den immer stärker zufrierenden Meeren entstand (Lamb 1989). Erngaard (1973, S. 22f.) nennt eine Kälteperiode, die den Pflanzenanbau und die Tierzucht unmöglich machten. Man kann somit von erheblichen klimatischen Gründen ausgehen.
- 5 Lauring (1964), S. 159.
- 6 Braukmüller (1990), S. 68.
- 7 Tving (1944), S. 20.
- 8 Janssen (1937), Spence (1980).
- 9 Lindeman (1869).
- 10 Ellis (1993).
- 11 McDevitt (1986).



- 12 Braukmüller (1990), S. 78.
- 13 Tving (1944), S. 22.
- 14 Lauring (1964), S. 160.
- 15 Gad (1973), S. 23.
- 16 Gad (1982), S. 64.
- 17 Braukmüller (1990), S. 131.
- 18 Gad (1982), S. 65.
- 19 Oesau (1937), S. 45ff. und S.138f.
- 20 Gad (1973), S. 377.
- 21 Riewerts & Roeloffs (1996), S. 67.
- 22 RAC1 015 / FSAF 068 & RAC1 005 / FSAF 067.
- 23 Riewerts & Roeloffs (1996), S. 69.
- 24 Gad (1973), S. 385.
- 25 Gad (1976), S. 90-96.
- 26 Inspektorat Nordgrönland in Godhavn (heute Qeqertarsuaq) und Südgrönland in Godthaab (heute Nuuk).
- 27 Riewerts & Roeloffs (1996), S.63.
- 28 KGH's 200 års jubiläum, S. 53f.
- 29 Feldbæk (1976), S. 166.
- 30 Gad (1982), S. 253.
- 31 Feldbæk (1976), S. 160.
- 32 Tving (1944), S. 44.
- 33 Tving (1944), S. 42-47 gibt als Unglücksjahr 1796 an. Die Jomfrue Giertrud Katrine ist unter dem Kapitän Hans Heimbygel sowohl 1796 (RAC1 226, RAC1 227) als auch 1797 (RAC1 239) nach Kopenhagen zurückgekehrt. Möglicherweise ist aber 1798 das Unglücksjahr gewesen, da anschließend kein Logbuch mehr vorhanden ist.
- 34 Gad (1976).
- 35 Tving (1944) schreibt als Kapitän in den Jahren 1791 bis 1794 S.J. Holte, tatsächlich dürfte es sich aber in allen Fällen um Thomas Jensen Holte gehandelt haben.
- 36 Tving (1944) schreibt hier von A.J. Simonsen als Kapitän, bei diesem dürfte es sich um Andreas Jens Simonsen bzw. Andreas Jepsen Simonsen gehandelt haben. Dieser führt in den Jahren 1794 und 1795 die Jomfrue Cathrine, für 1795 fehlt das Schiffsjournal, es ist aber anzunehmen, daß A.J. Simonsen auch 1795 dieses Schiff geführt hat. Die Jomfrue Giertrud wurde, wie die Schiffsjournale eindeutig belegen, durch Boy Lorentz Petersen geführt.
- 37 Bei Voigt (1987) wird 1773 auf dem Hamburger Schiff »De Jonge Johannes« ein Sylter Namens Lorenz Peters als Matrose geführt. Vermutlich handelt es sich um den Vater Boy Lorentz Petersens.
- 38 Dannenberg (o.J.), S.13.
- 39 Nach Ritterbusch (unveröffentlicht) nennt den 1. November, Schmidt-Rodenäs (o.J.) den 2. November, das Taufregister verzeichnet ebenfalls den 2. November.
- 40 Århammar (1995), S.132.
- 41 Schmidt-Rodenäs (o.J.), Stammbaum Tabelle HA III.
- 42 Der Familienname im Genitiv »Peters« ist nach Århammar (1995, S. 136) eine typische Form der Geestinseln, er entspricht dem Namen »Petersen«.
- 43 Riewerts & Roeloffs (1996), S. 29f.
- 44 Århammar (1995), S.136.
- 45 Riewerts & Roeloffs (1996), S.30.
- 46 Aus dem Dänischen übersetzt aus den Prüfungsprotokollen der Kopenhagener Schiffergilde.
- 47 Bei dem Namen Boy Lorentz Petersen gibt es durchaus Verwechslungsmöglichkeiten mit anderen Seeleuten gleichen Namens. Bei dem hier angeführten Namen in der Mannschaftsrolle ist die Zuordnung wahrscheinlich.
- 48 Siehe Anm. 46.
- 50 Oldermændens Dagbog 1801/02, Nr. 221, Waterschout 1801/02 Fol.
- 51 Oldermændens Dagbog 1803, Nr. 56.
- 52 Riewerts & Roeloffs (1996, S.75) geben Boy Lorentz Petersen als Kapitän für die Fortuna 1802 und 1803 an. Die Schiffsjournale zweier in Frage kommender Schiffe gleichen Namens geben aber andere Kapitäne an. Im Jahre 1802/1803 wird die Galeass »Fortuna« (RAC1 283) durch Christian Mörck geführt, die Brigg »Fortuna« (RAC1 286) wird durch Jef Petersen geführt. Eine Handschriftenbeachtung der Logbücher ergab, daß es sich bei Jef Petersen mit Sicherheit nicht um Boy Lorentz Petersen handelte, da die Handschriften deutlich voneinander abweichen. Da in den Waterschouts Boy Lorentz Petersen für andere Schiffe notiert wurde, führte Boy Lorentz Petersen offenbar kein Schiff des Namens Fortuna.

- 53 Dannenberg (o.J.), S.13.  
 54 Mitgliederverzeichnis der Schiffergilde.  
 55 Mitgliederverzeichnis der Schiffergilde.  
 56 Vgl. Roeloffs (1997).  
 57 Nach Ritterbusch (unveröffentlicht).  
 58 Bjerrum (1978), Karte aus dem Jahre 1839 von Peter Chr. Koch in Kristensen (1930), S. 85, vgl. Karte der nordfriesischen Mundarten zu Beginn des 20. Jahrhunderts in Århammar (1968), S. 296, auch in Sjölin (1969), S. 42, dänische dialektgeografische Karten in Bennike & Kristensen (1898-1912) und Brøndum-Nielsen (1927). – Auf der Karte zu den Sprachverhältnissen um 1700 in Skautrup (1944-70), Bd. II, S. 300 ist die dänische Lister Mundart nicht angegeben.  
 59 Bjerrum (1978), S. 101.  
 60 Skautrup (1947-70), Bd. III, S. 118.  
 61 Allen (1857-58), Bd. I, S. 173. Zum Befehl des Königs siehe S. 161.  
 62 Bjerrum (1962), S. 182 (1973, S. 75), mit Karte S.184 (1973, S. 78). Skautrup (1947-70), Bd. II, S. 299 mit Karte S. 300.  
 63 Sjölin (1969), S. 43f. Allen (1857-58), Bd. I, S. 173f. und S. 181.  
 64 Kroman (1943), S. 63.  
 65 Möller (1916), S. 266, Mungard (1909), S. 221.  
 66 Århammar (1967), S. 4.  
 67 ODS Bd. 10, S. 386.  
 68 Mungard (1909), S. 17.  
 69 Vgl. dag in VSO, Bd. I (im Jahre 1793 herausgegeben), S. 581-583, ODS Bd. 3, Sp. 410-425.  
 70 Bjerrum (1978), S. 110.  
 71 Bjerrum (1978), S. 112.  
 72 Bjerrum (1978), S. 101, 106 und 108.  
 73 Vgl. Bjerrum (1978), S. 110: »høj adj. hy. ik. hõt«.  
 74 Bjerrum (1978), S. 103.  
 75 Bjerrum (1978), S. 110: »igennem præp. i gæm l«, vgl. M. & A. Bjerrum (1974), S. 267: »igennem, præp. i jæm l (æ el. e?)«, Jul Nielsen & Nyberg (1995), S. 258: »igennem præp. adv. /1 gjæm l / gjæm«, Feilberg, Bd. II, S. 6: »igjemmel«, mit vielen Belegen aus Jütland.  
 76 ODS Bd. 19, Sp. 710.  
 77 Möller (1916), S. 128, Mungard (1909), S. 104.  
 79 VSO Bd. 5 (hrsg. im Jahre 1829), R, S. 18.  
 80 ODS Bd. 18, Sp. 110-111.  
 81 ODS Bd. 15, Sp. 936.  
 82 Ømålsordbogen (Wörterbuch der Inselmundarten) Manuskript im Institut für dänische Mundartforschung, Universität Kopenhagen.  
 83 Feilberg, Bd. I, S. 673.  
 84 Jysk Ordbog (Jütländisches Wörterbuch), Institut für Jütländische Sprache und Kultur, Universität Århus. Institutdirektor mag.art. Viggo Sørensen ist freundlicherweise die Kartothek durchgegangen.  
 85 Glaser (2001), S. 182.  
 86 Vgl. Ogilvie (1992).  
 87 Vgl. Pflüger (2001a).  
 88 Vgl. Pflüger (2001, 2001a).  
 89 Koch (1945), S. 255.  
 90 Koch (1945), S. 255.  
 91 Physikalisch ist diese Umrechnung nicht korrekt, sie dient hier nur der besseren Vorstellung, angenommen wurde die Gewichtskraft auf der Erde mit  $F_g = m \cdot g$  mit  $g = 10 \text{ m/s}^2$ .  
 92 Den Store Danske Encyklopædi Bd. 1, S. 287f.  
 93 Segelhandbuch für den Atlantischen Ozean 1899, S. 361-364.

## Crushed in the ice in 1799. The fate of the brig JOMFRUE GIERTRUD of the Danish Royal Greenland Trade Company

### Summary

Even today, shipwrecks are common occurrences in shipping. They often turn up only in statistics, while in some cases they serve as the basis for stories about the destinies of crews and ships. Nevertheless, eyewitness reports of the ship disasters of earlier centuries are rare. This source edition is one such eyewitness reports, written in the ship's journal of the brig JOMFRUE GIERTRUD of the Danish Royal Greenland Trade Company. Damaged by the ice, the JOMFRUE GIERTRUD sank off the west coast of Greenland in February 1799. The ship's journal provides insight into various occurrences on board during the passage to the Danish-Greenland Colonies, and during the winter stay at Julianehåb. Captain Boy Lorentz Petersen gives a gripping account of the state of being "beset", i.e. closed in by the ice, and the loss of the ship. The source transcription, appearing here with a German translation, is supplemented by comments, historical and linguistic background material and information on the captain, the ship and the ice off the west coast of Greenland.

## Broyé dans les glaces en 1799. Le destin du brick JOMFRUE GIERTRUD du «Kongelige Grønlandske Handel» (Compagnie royale de commerce du Groenland)

### Résumé

Jusqu'à nos jours, les catastrophes concernant les navires font partie du quotidien de la marine, ne surgissant souvent que dans les statistiques, et dans certains cas, elles forment aussi la trame d'histoires racontant les destins d'équipages et de navires. Toutefois, rares sont les rapports des témoins de naufrages au cours des siècles derniers. En ce qui concerne la présente édition de sources, il s'agit cependant d'un tel témoignage, relaté dans le journal de bord du JOMFRUE GIERTRUD, un brick du «Kongelige Grønlandske Handel» danois. Ce navire coula, pris dans les glaces en février de l'année 1799, au large de la côte ouest du Groenland. Le journal de bord nous donne un aperçu des événements qui eurent lieu durant la traversée vers les colonies danoises du Groenland et au cours de l'hivernage à Julianehåb. Ce qui se produisit tandis que le navire se trouvait pris dans les glaces et les circonstances au cours desquelles le brick dut être abandonné sont relatés de façon impressionnante par le capitaine Boy Lorentz Petersen dans le journal de bord. Cette transcription de sources, avec une traduction en allemand, a été complétée par des commentaires, des éclaircissements sur le plan historique et linguistique ainsi que d'autres informations sur le capitaine, le navire et les glaces sur la côte ouest du Groenland.