

"Ursache der Entlassung war: Verlust des Schiffes": Gedanken auf einer Reise im Ostgrönlandstrom

Wegner, Gerd

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Wegner, G. (1997). "Ursache der Entlassung war: Verlust des Schiffes": Gedanken auf einer Reise im Ostgrönlandstrom. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 20, 437-444. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-54131-4>

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.

»URSACHE DER ENTLASSUNG WAR: VERLUST DES SCHIFFES«

Gedanken auf einer Reise im Ostgrönlandstrom

VON GERD WEGNER

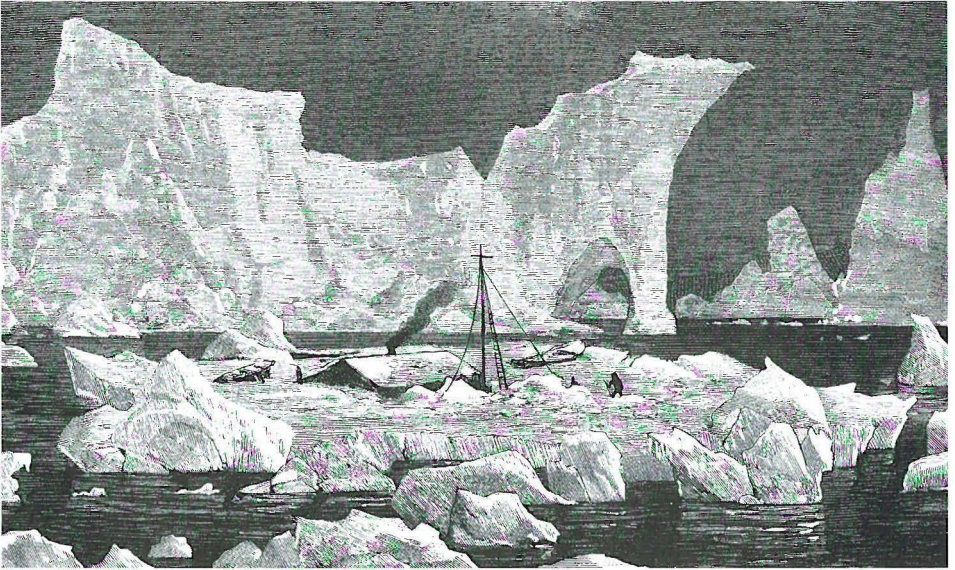
Nordnordost Zehn. Kopf auf See. Die acht Meter hohen Wellen wettern wir problemlos ab. Aber ungeduldig warten wir hier auf der Dohrn-Bank, langsam gegen die See andampfend, endlich mit der Fischerei anfangen zu können. Etliche Tage Forschungszeit haben uns die Probleme der Maschinensteuerung gekostet, die, angesichts des Sturmes Gott sei Dank, behoben sind. Und nun auch noch Schlechtwetter zur Begrüßung im Arbeitsgebiet! Doch: Heftige Winde gehören nun einmal zu dieser Gegend zwischen Island und Grönland, zu jeder Jahreszeit und immer schon, nicht nur jetzt, Mitte Oktober 1997.

Da alle Vorbereitungen für den Arbeitsbeginn getroffen sind, kann ich nach dem reichhaltigen Frühstück – als Nicht-Seemann – zurück auf Kammer gehen. Also auf der Bank die Wolldecke im Kreuz zurechtgerückt und das Buch weitergelesen, das meine Freizeit schon während der verzögerten Anreise über die Shetlands und Reykjavik ausfüllte.

Von viel Sturm ist da die Rede, viel mehr als wir ihn jetzt erleben. Allerdings weniger von so hohen Wellen. Dafür aber von unendlich viel Eis, und von andauernden Eispressungen. Damit kämpften nämlich in dem unwirtlichen Teil der Erde, in dem ich zur Zeit an Bord eines Forschungsschiffes höchst zufrieden sitze, vor langer Zeit zwölf Seeleute und zwei Wissenschaftler. Und das sehr heftig, es ging um ihr Überleben im Spiel der Elemente! Zur



Auf dem Weg nach Grönland: FFS WALTER HERWIG III auf Zwischenstop in Lerwick/Shetlands.



Die Wohnscholle zwischen Eisbergen. (Aus: Krause, 200 Tage im Packeis)

Zweiten Deutschen Nordpolar-Expedition 1869/70 waren sie von Bremerhaven mit ihrer Schonerbrigg HANSA am 15. Juni 1869 ausgelaufen, gemeinsam mit dem Expeditionsschiff GERMANIA. Kurz vor ihrem Ziel, der nordostgrönländischen Küste, verloren sich die beiden Schiffe im Nebel aus der Sicht. Während die GERMANIA die Küste erreichte, geriet die HANSA am 5. September in eine Eisumklammerung und ging auf eine unfreiwillige Drift mit dem Packeis des Ostgrönlandstromes nach Süden.

Das Schiff hielt dem Eisdruck nach einigen Wochen nicht mehr stand und zerbrach am 18. Oktober 1869, also vor ziemlich genau 128 Jahren. Alle Mann konnten sich auf das Eis retten. Sie hatten schon vorher, das Unheil befürchtend, auf einer großen Scholle aus ihrer Ladung gepreßter Kohlenziegel, die für die Dampfmaschine der GERMANIA bestimmt gewesen war, eine vergleichsweise komfortable Hütte gebaut, ihre »Fluchtburg«, die sie u.a. mit Kochherd und einem – umweltfreundlich gekühlten – großen Lebensmittelvorrat ausgestattet hatten. Jetzt kamen alle Teile hierher, die sie vor dem Versinken des Schiffes abbergen konnten: z.B. die Öl- und Tranlampen, Bücher und die entsprechenden Borde. Die preußische Flagge, unter der sie ausgelaufen waren, fand ihren Platz an einem Flaggenmast neben diesem »HANSA-Haus«.

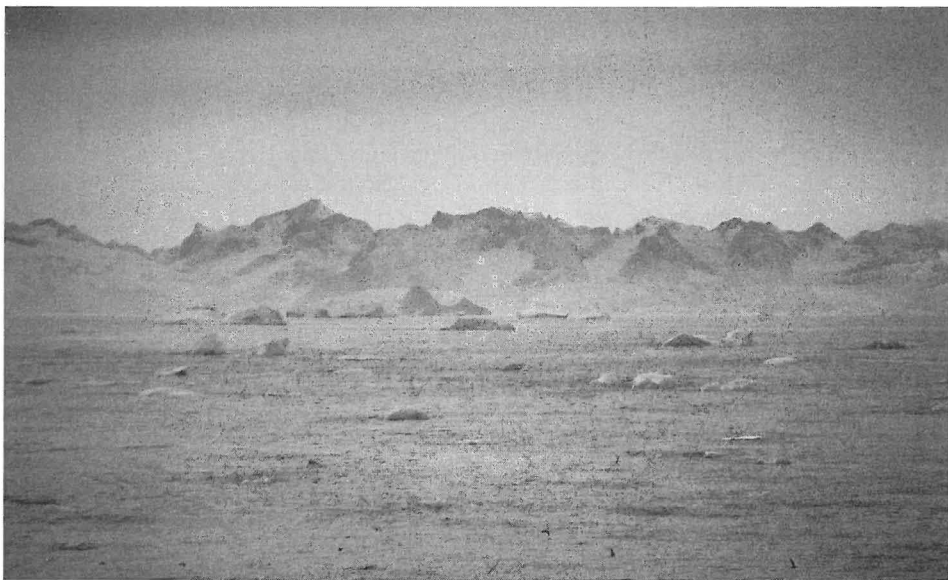
Außer dem obligatorischen Schiffstagebuch führten der Kapitän der HANSA, Friedrich Hegemann, und seine beiden Offiziere Richard Hildebrandt und Wilhelm Bade jeder ein persönliches Tagebuch. Ihren Charakteren entsprechend schrieben sie in diese Hefte ihre eigensten Anmerkungen zu dem »Expeditionsverlauf«. Diese drei Tagebücher haben die Zeitläufe in verschiedenen Archiven fast unbeschadet überstanden und wurden jetzt von einem in der Polarforschung tätigen Nautiker, Physiker und Wissenschaftshistoriker transkribiert. Unmittelbar vor unserem Auslaufen – auch aus Bremerhaven (!) – hatte er mir das druckfrische Werk als »ortsbezogene« Reiseliteratur an Bord gebracht. So sitze ich, körperlich und geistig bestens versorgt, in unserer Zeit entsprechend ausgestatteter Einmannkammer auf – hoffentlich – solidem Schiffbaustahl und lese sozusagen vor Ort die authentischen Berichte vom Schiffbruch der HANSA, der folgenden Eisdrift und den Strapazen der HANSA-Männer in Eis und Todesnähe.

Wir: Das sind die Besatzung eines bundeseigenen hochseegängigen Fischereiforschungsschiffes von 21 handfesten, sturmerprobten Seeleuten und eine achtköpfige Gruppe aus Wissenschaftlern, Technikern und Voluntärinnen der Bundesforschungsanstalt für Fischerei in Hamburg, mit viel bis gar keiner Seererfahrung. Wir wollen hier kein Jahr bleiben, bloß nicht! Sechs-Wochen-Reisen erreichen die Schmerzgrenze der vertretbaren psychischen und physischen Belastung des im Büroalltag abgeschliffenen forschenden Staatsdieners. Wir sind hier, um auf den Bänken und Fischgründen vor Grönlands Ost- und Westküsten die alljährliche Untersuchung der Rotbarsch- und Kabeljau-Bestände vorzunehmen (Rotbarsch vornehmlich vor Ost-, Kabeljau überwiegend vor Westgrönland) und auch einen Blick auf die Aufwuchsbedingungen zu werfen, die durch Temperatur- und Salzgehaltsverteilungen mitbestimmt werden.

Unsere Arbeit soll, anders als bei den HANSA-Männern, weitgehend ungeachtet der Witterung wie Regen, Schnee, Nebel vonstatten gehen. Nur wenn der Wind zum Sturm heranwächst, dann ist ein Arbeiten am Netz auf dem Achterdeck ein zu großes Risiko für Leib und Leben der Mannschaft. Und ständig kreuz und quer flitzende Ein-Zentner-Körbe mit Fisch haben schon manchen arbeitenden Wissenschaftler im Fischlabor umgehauen. Also, ich kann ohne Dienstgewissensbisse weiterlesen.

Da lese ich gerade heute – Zufall oder nicht? – hier in der Dänemarkstraße: Rund 100 Seemeilen von unserer jetzigen Position, nach Nordwesten, zerbrach den HANSA-Männern am 14. Januar 1870, heute vor 127 Jahren und fast genau neun Monaten, in einer Eispressung ihre Wohnscholle in Stücke. Einer der Risse ging der Länge nach durch das »HANSA-Haus«. – Unwillkürlich führt mich ein Gang ein Deck höher, um dort, hinter dem Aufbau heraus, einen Blick auf die See werfen zu können, denn die Bulleyes meiner Kammer sind ja wegen des Seegangs und Wellenschlags mit Panzerblenden verschlossen: Nein, wir haben noch kein Eis in der Nähe! Und Risse zeigt unser erst vier Jahre altes Schiff auch noch nicht. Das beruhigt!

Kann sich ein heute zur See Fahrender vorstellen, was das heißt, wenn einem, nach Monaten des Ausgeliefertseins an elementare Kräfte, die Überlebensplattform des Nachts



Am Rand des Ostgrönland-Stromes: Aufziehendes Unwetter im Oktober 1997.

buchstäblich unter den Füßen zerbricht? Wie würde ich reagieren? – Die HANSA-Männer sammelten sich im Schneesturm erst einmal an ihren auf dem Eis stehenden Booten und verbrachten in bzw. direkt daneben frierend und durchnäßt eine schreckliche Nacht. Den von Wilhelm Bade eingestandenen wehmütigen Blick auf seinen geladenen Revolver an der Hüfte dürfte nicht nur er bei dem Gedanken an ein Bersten der Restscholle geworfen haben. Nach dem Hellwerden und dem Überblicken der miserablen Lage brachte ihnen ein Frühstück mit heißem Kaffee, zubereitet auf dem im Hausrest halb im Wasser stehenden Herd, neuen Überlebensmut. Sie überlegten nicht lange und griffen alles, was sie noch brauchen und dessen sie habhaft werden konnten, schleppten es auf den größeren Teil der Scholle. Dort verteilten sie sich und die Reste, insbesondere die Lebensmittel, auf die drei offenen Boote zum Schlafen und Leben. Dabei standen die Fahrzeuge soweit seeklar, daß sie jeder Zeit zu Wasser gelassen oder auf eine andere Scholle gezogen werden konnten, sei es bei erneutem Schollenbruch oder für den Fall, daß offenes Wasser ein Entkommen aus dem Eis möglich machen sollte. Aus den Hausresten und dem alten Schiffsherd entstand innerhalb der nächsten Tage wieder ein kleines Haus, ihre Kochhütte, in der dann auch einige der Schiffbrüchigen wieder übernachteten. – Das alles liegt außerhalb meiner Vorstellungskraft (trotz der guten, zeitgenössischen Bebilderung des Buches)!

Zu dem letztendlich glücklichen Ausgang des Unternehmens hatten der Kapitän und seine beiden Offiziere mit ihrer Besonnenheit, ihren ausgeprägten Persönlichkeiten und ihrem Können wesentlich beigetragen. Das Zeugnis, das Kapitän Hegemann seinem Ersten Steuermann Hildebrandt zur Bewerbung um ein neues Schiff ausstellte, faßte die Charakteristika zum Durchstehen eines derartigen Abenteuers kurz und präzise zusammen:

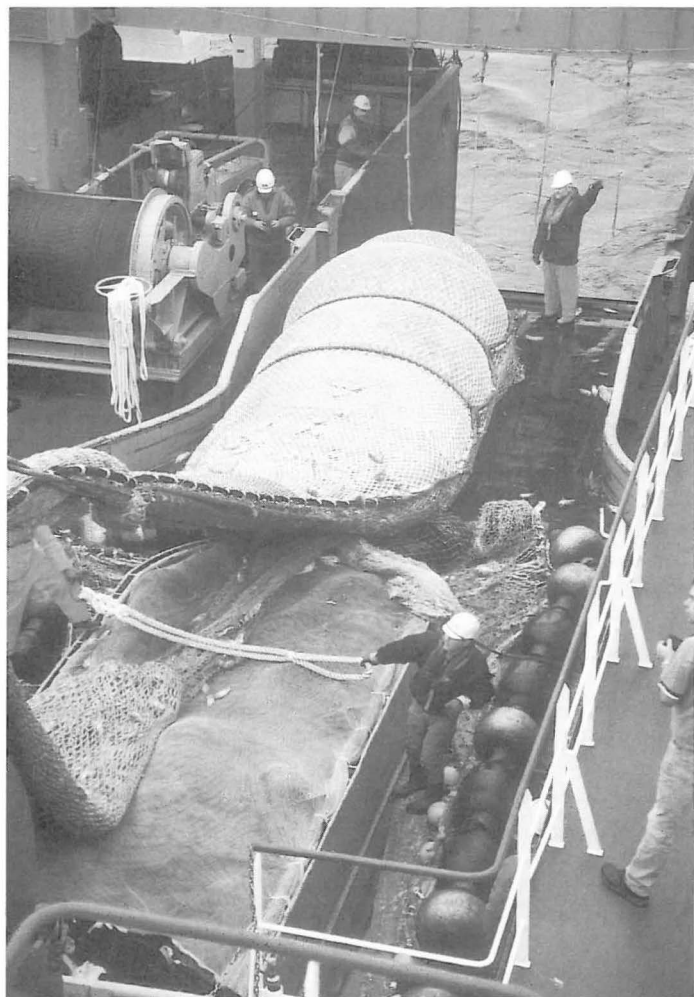
<i>Diensteifer und Wachsamkeit:</i>	<i>Sehr gut</i>
<i>Umsicht</i>	<i>Sehr gut</i>
<i>Umgänglichkeit</i>	<i>Gut</i>
<i>Ursache der Entlassung war:</i>	<i>Verlust des Schiffes</i>
<i>Bemerkungen:</i>	<i>Keine.</i>

Ein hervorragendes Zeugnis! Ob er aber damit heute erneut eine leitende Stellung bekommen würde? – Ich wünsche mir nur für eine solche Situation derartig handfeste Menschen an meiner Seite. Und spontan fällt mir dazu ein: Das mit dem Frühstück, das hätten unsere derzeitigen Köche auch gebracht. Allerdings nicht mit dem Herd unten in der Kombüse: Der würde, weil für den Bordbetrieb an sich schon ungeeignet, in einer HANSA-Situation kläglich versagen.

Nächster Morgen. Endlich: »Leggo!« Mit ohrenbetäubendem Gepolter – kurz, aber heftig – rauscht das schwere Rollengeschirr von Deck. Bretter einhaken, langsam mitfieren: »Schert!« »600 m!« Nur wenige Worte auf der Brücke, seemännisch knapp und präzise zwischen Kapitän am Fahrpult und Lot und Offizier am Windenfahrstand. An Deck eingespielte Handgriffe von Bootsmann, Netzmacher und vier Matrosen am Netz. Dieser Vorgang und das Gegenstück, das Hieven nach einer halben Stunde Schleppzeit, sollen jetzt die nächsten vier Wochen so häufig wie möglich, abhängig von Wind und Wellen, akzeptablen Schleppgründen auf dem weiß Gott nicht ebenen Meeresboden und möglichst keinen Netzschäden unseren Tag auf See strukturieren. Neben den festen traditionellen Essenszeiten, natürlich.

Strukturiert war der Tag bei den HANSA-Männern auch, in allen Phasen ihrer »Expedition«, mit Ausnahme akuter Umbruchsituationen. Solange sie auf dem Schiff waren, hatten die Seeleute ihre Wachen zu gehen und das Schiff in Stand und auf Kurs zu halten, die Wissenschaftler fischten, vermaßen und untersuchten ihre Fänge, legten Sammlungen an und beschrieben ihre Ergebnisse im Bordrhythmus. Das war keinen Deut anders als heute, wenn wir einmal vom Handwerkszeug absehen. Und der Tagesablauf auf dem Eis: Früh-

*Ein schon zu großer
Forschungsfang jungen
Rotbarsches.*



stücken, Arbeiten, Mittagessen, Arbeiten, Abendessen, abends Lesen oder Whist-Spielen. Das »Arbeiten« umfaßte jetzt elementar lebensnotwendige Verrichtungen wie die Verbesserung der Haus- oder Kochhüttenausstattung, das Klarhalten der Boote bei den dauernden Schneestürmen, die meteorologischen Beobachtungen und die Pflege des Chronometers, der für die Positionsbestimmung dringend notwendig war. – Vielleicht lag es an dem Ausscheren aus dieser »Struktur«, daß der Geologe Dr. Laube sich während der Scholldrift immer mehr in den Wahn verstrickte, als Belastung von den anderen empfunden zu werden und sich ertränken zu müssen. Er hatte sich aus den »Arbeiten« wegen deren – seiner Meinung nach – Nutzlosigkeit schon sehr bald ausgeklinkt und stand so den anderen, im wahrsten Sinne des Wortes, ständig mehr im Wege. Aber auch er konnte, zwar zeitweilig im Boot gefesselt und später eingesperrt, lebend mit nach Hause gebracht werden.

Trotzdem ist den HANSA-Männern so mancher Tag sehr lang geworden: Schneestürme verdammt sie häufig zur Untätigkeit, die sie im Schlafsack liegend, Geschichten erzählend, zu überstehen versuchten. Wie viele Stories sind da zum wievielten Mal ertragen worden! – Ich kann mich von solchen Erzählungen fernhalten, indem ich mich z.B. auf das

Peildeck zurückziehe. Im Wind, der manchen grauen Gedanken fortbläst, unter dem brillanten nördlichen Sternenhimmel, beim Wechselspiel der Nordlichter oder auch im kräftigen Schneeschauer kehrt ausreichende Gelassenheit zurück. Wohin aber zogen sich die HANSA-Männer auf einem ständig kleiner werdenden Schollenbruchstück während der langen, langen Monate von Januar bis zum Verlassen des Eises am 7. Mai 1870 zurück, insbesondere bei Schneesturm und Nebel? Der Himmel war für die HANSA-Männer viel seltener klar als für uns, die wir in diesem Jahr vom Wetter verwöhnt werden. In den Tagebüchern ist zwar mehrfach von freiem Sternblick und Sonnenschein die Rede. Aber oft bildete sich Nebel über dem Eis, Schneesturm und Wolken nahmen jede Sicht. Als vor Morgengrauen in der Schreckensnacht, in der die Scholle mit dem »HANSA-Haus« zerbrach, ein einzelner Stern plötzlich am Himmel sichtbar wurde, interpretierte nicht nur Wilhelm Bade das als ein Versöhnungszeichen Gottes, wie der Regenbogen bei Noah: ein Zeichen des Weiterlebens, des erneut Mutschöpfens.

Schr viel Abwechslung blieb den Schiffbrüchigen während der folgenden langen Wochen wirklich nicht. An einem Fuchs, der eine Zeit lang regelmäßig zum Koch kam, um sich sein Stück Robbenspeck zu holen, imponierte ihnen die Dreistigkeit des Tieres, ihm wurde kein Haar gekrümmt, auch wenn die Lebensmittelvorräte immer kleiner wurden. Vorbeiziehende Landvögel betrachteten sie als Frühlingsboten und freuten sich, wenn möglichst viele kamen. – Auch unser Schiff ist jetzt Rastplatz vieler Vögel. Dieses Jahr war ein Zwergtaucher bei seinem nächtlichen Spaziergang über unser Arbeitsdeck unter eine Grätting gefallen. Vorsichtig wurde der Vogel morgens in eine Ecke getrieben. Dann: ein Vorschnellen von Arm und Oberkörper unter die anhebbare Lauffläche, schon war das Tier umschlossen – und geborgen – von einer ausgewachsenen Netzmacherhand erster Güte. Daß sich der Netzmacher soweit über das Schanzkleid beugte, wie er konnte, um dem Wasservogel den Weg ins heimische Element zu verkürzen, versteht sich von selbst.

Der letzte Driftabschnitt der HANSA-Männer vor der südöstlichen Küste war auch noch aus anderen Gründen schlimmer als alle vorherigen Erlebnisse. Zum einen wurde das Eis mit dem fortschreitenden Frühjahr immer mürber, die eigene Scholle immer kleiner. Wie auch ihr Lebensmittelvorrat. Zum anderen stauten vorspringende Kaps das Eis auf,



Am Rand des Ostgrönland-Stromes: Sonnenaufgang im Oktober 1997.

wodurch die mürben Schollen unter kräftigen seitlichen Druck gerieten. Da mußten die HANSA-Männer immer das Schlimmste befürchten. Außerdem bewegte sich ihre Scholle in so einem Stau über Tage überhaupt nicht vorwärts. Das zerrte zusätzlich an den Nerven: Jedes auftauchende Kap steigerte ihre Ängste. – Wir finden die zerklüftete Küste wunderbar! Insbesondere morgens bei Sonnenaufgang: In rosaroten Pastellfarbtönen heben sich Felsen, Schnee und Inlandeis vom dunklen Meer und dem blauen Himmel ab. Aus diesem »touristischen« Grund sind wir viel zu schnell am Kap Farvel, nach weniger Tagen als die Schollendrift der HANSA-Männer Wochen zählte. Wir verlassen das Gebiet, in dem ihre zeitweilig nur sehr vage Hoffnung, eines Tages wieder in die Zivilisation zurückkehren zu können, endlich zur Gewissheit wurde. Friedrichsthal, heute der grönländische Ort Narsaq Kujalleq, das sie am 13. Juni 1870 nach mehr als fünf Wochen Boote-über-das-Eis-ziehen, Rudern und Segeln erreichten, bleibt uns an Steuerbordseite hinter dem Horizont verborgen, zur Hälfte unserer Reisezeit.

Und auch nicht miteinander zu vergleichen: Die HANSA-Männer begrüßten 1869 in Bremerhaven in beeindruckender Polarkleidung den Preußischen König Wilhelm, den späteren Deutschen Kaiser, und legten ab unter Hochrufen auf seine Majestät. – Uns begleiteten die Augen nur weniger Ehefrauen und Lebensgefährtinnen beim Auslaufen. Sie kennen ihre Männer in Arbeitskluft. So unspektakulär und alltäglich sind Fischereiforschungsreisen heute geworden.

Und die Heimkehr? Die HANSA-Männer haben *dem deutschen Volke nichts weiter zurückgebracht, wie das nackte Leben*. Trotz allem zeitgenössischen Pathos in dieser Zeile Bades: Das war nicht wenig! – Wir, was bringen wir? Die Erkenntnis, daß ganz, ganz langsam unter Grönland wieder Kabeljau- und Rotbarschbestände heranwachsen, die aber erst in etlichen Jahren wieder befischbar sein werden. Das wird manchem Politiker und Wirtschaftslenker entschieden zu wenig sein. Auch ist der Fahrtbericht mit diesem Ergebnis für Außenstehende gewiß kein Thriller. Ich glaube nicht, daß er in etwa 130 Jahren transkribiert wird. Wozu auch, ist er doch jetzt schon neben Hardcopy auch auf Datenträger oder über das Internet abrufbar.

Der wirtschafts- und forschungspolitische Hintergrund unserer Reise ist in vielfältiger Form für jedermann greifbar. Um entsprechende Fragen für die Nordpolarexpeditionen des letzten Jahrhunderts zu klären, bedurfte es ausgeprägten kriminalistischen Gespürs in diversen Archiven. Ein Teil dessen, was der Transkribent dort zusammentragen konnte, füllt das letzte Drittel des Buches. Aber das will ich nicht auch noch hier ausbreiten. Der interessierte Leser wird sich dieses, wie mir – vielleicht vorbelastet – scheint, lesenswerte Buch selbst zu beschaffen wissen.

Dazu die nötigen Angaben:

Reinhard A. Krause: Zweihundert Tage im Packeis. Die authentischen Berichte der HANSA-Männer der deutschen Ostgrönland-Expedition 1869 bis 1870.

Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums, Band 46;

348 Seiten, 120 Abbildungen (teils farbig); ISBN 3-8225-412-2;

Ernst Kabel Verlag Hamburg, 1997; DM 78,-.

“Cause of dismissal: loss of the ship.”

Thoughts occurring to a traveller in the East Greenland Stream.

Summary

In 1879, one of the two ships participating in the second German polar expedition, the HANSA, was encircled by ice off the eastern coast of Greenland and lost. For the crew a dramatic journey by ice flow and boat began; over 200 days passed before they finally reached a missionary station of the Herrnhuter order in South Greenland. The captain and the two officers of this adventurous expedition wrote diaries which have survived the times (one of them in the German Maritime Museum) and were published in 1997 by Reinhard A. Krause under the title *Zweihundert Tage im Packeis*, Volume 46 of the series *Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums*.

During a voyage through the same waters on board the fisheries research vessel WALTER HERWIG III, the biologist Gerd Wegner read the records kept by the men of the HANSA and drew comparisons between the challenges that faced them and present-day maritime operations. Our awareness and appreciation of the deeds accomplished by the HANSA seamen nearly 130 years ago are thus further heightened.

«Raison du licenciement: operte de navire». Réflexions sur un voyage dans le courant est du Groenland.

Résumé

En 1870, l'un des deux bâtiments de la seconde expédition polaire allemande, le HANSA, se retrouve pris dans le glaces devant le Groenland est et sera condamné. Commence alors pour l'équipage une dramatique odysée qui durera 200 jours, entre glaces à la dérive et traversée en bateau, avant qu'il n'atteigne enfin une mission des Herrenhuter située au sud du Groenland. Le capitaine et les deux navigateurs tinrent chacun de cette épopée aventureuse un journal intime, qui furent conservés (l'un d'entre eux au musée allemand de la marine). Reinhard A. Krause les a fait paraître en 1997 sous le titre «Zweihundert Tage im Packeis» («200 jours sur les glaces à la dérive»), dans la série: «Publications du musée allemand de la marine», volume 46. Dans la même région maritime, à bord du navire de recherche sur la pêche hauturière WALTER HERWIG III, le biologiste halieutique Gerd Wegner lit les récits des hommes du HANSA, et compare les dépassements de soi auxquels se trouvaient confrontés les marins d'alors avec la navigation actuelle. L'admiration déjà portée aux marins d'il y a presque 130 ans en ressort encore accrue.