Werk

Titel: Briefliche Mitteilungen

Ort: Berlin

Jahr: 1902

PURL: https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?391365657_1902|LOG_0060

Kontakt/Contact

Digizeitschriften e.V.
SUB Göttingen
Platz der Göttinger Sieben 1
37073 Göttingen

info@digizeitschriften.de

Briefliche Mitteilungen.

Von der Russischen Polar-Expedition.

Berichte des Leiters der Expedition

Baron Ed. Toll.

I. Die Fahrt der „Sarja" durch die Kara-See im Jahr 1900.

Die „Sarja" verliefs St. Petersburg am 21 Juni 1900 und lief zunächst in Kronstadt und Reval an. Im Revaler Hafen verliefs ich am 26. Juni die „Sarja" und begab mich über Helsingfors, Stockholm und Christiania nach Bergen, wohin die „Sarja" unter Befehl von Leutnant Kolomeitzow direkt ihren Kurs nahm. In Christiania erhielt ich von Professor Nansen viele wertwolle Hinweise und Ratschläge. Am 3. Juli traf die „Sarja" in Bergen ein. Hier war der Sammelpunkt für die aus verschiedenen Städten des Auslandes verschriebenen Instrumente und Ausrüstungsgegenstände der Expedition. Am 7 Juli gab ich Befehl die Anker zu lichten und ging durch die norwegischen Skären nach Tromsö; wir dublirten am 23. das Nord-Kap und segelten bei günstigem Winde mit einer Schnelligkeit von 7 Knoten der Murman-Küste zu. Am 24. Juli liefen wir in den Hafen von Alexandrowsk am Murman (Katherinenhafen) ein. Hier erwarteten mich der Unteroffizier des Jakutsker Kosaken-Regiments Rostorgujew, mein während der Expedition des Jahres 1893 erprobter Reisegefährte, und der Ustjanske Bürger Strishew mit 20 ostsibirischen Zughunden, welche ungeachtet der zurückgelegten Strecke von beinahe 12000 Werst in vorzüglichstem Zustande angekommen waren. Aufserdem empfing ich hier noch 40 ostjakische Hunde, welche mir A. Trontheim aus West-Sibirien gebracht hatte.

Bezüglich des Schoners, der durch Vermittelung des Gouverneurs von Archangelsk mit der Bestimmung gechartert war, uns einen vom Marine-Ministerium gelieferten Kohlenvorrat aus Archangelsk zum Jugorschar zuzuführen, erhielt ich in Alexandrowsk eine unerfreuliche Nachricht. Der Schoner hatte versucht Mitte Juli Waigatsch zu erreichen, war aber vom Eis beschädigt worden und genötigt nach Archangelsk zurückzukehren. Die Havarie konnte aber nicht grofs

gewesen sein, da der Schoner am 2. August auf Veranlassung des Herrn von Engelhardt von neuem an seinen Bestimmungsort, Kap Grebeny, zu segeln beabsichtigte. Als die „Sarja" am 31 Juli aus dem Hafen von Alexandrowsk auslief, durfte ich hoffen unter günstigen Umständen am Kap Grebeny mit dem Schoner zusammenzutreffen. Am 3. August, in der Nähe der Insel Kolgujew, hatten wir so starken konträren Wind, dafs der Gang der „Sarja" trotz Volldampfes der Maschine bis auf zwei Knoten verringert wurde, und da wurde es mir klar, dafs der Segelschoner unter solchen Umständen so sehr viel später als ich am Kap Grebeny eintreffen würde, und dafs ich ihn ohne verhängnisvollen Zeitverlust dort nicht mehr abwarten konnte. Auf diese Weise fanden wir nicht mehr Gelegenheit den Kohlenvorrat von 300 Tons, den wir beim Auslaufen aus Alexandrowsk an Bord hatten, vor dem Antritt der Eismeerfahrt zu erneuern.

Am 7 August öffnete sich vor uns der eisfreie Eingang in den Jugorschar Der Moment schien günstig, ich beschlofs ihn auszunutzen und an demselben Tage den Versuch zu machen, in die Kara-See einzusegeln.

Ohne im Dorfe Nikolskoje (Chaborowa) anzulegen, dampften wir bei leichtem Südwest-Wind durch den Jugorschar, und um 8 Uhr abends desselben Tages waren wir in der Kara-See. Bis Mitternacht konnten wir unseren nordöstlichen Kurs einhalten, da wir bisher offenes Fahrwasser und nur teilweise Brockeneis antrafen, aber in den Morgenstunden des 8. August waren wir gezwungen diesen Kurs aufzugeben, da wir Eisfeldern begegneten, an deren Rande wir nach Südost tiefer in den Karischen Busen eindringen mufsten. Gegen 70 Seemeilen segelten wir nach Südost, wobei wir oft im Nebel zwischen dem Treibeis herumirrten. Am 8. August wurde die erste hydrologisch-zoologische Station in der Kara-See gemacht, seit Alexandrowsk war es die siebente. Am 9. August trafen wir zwischen den Eisfeldern soviel eisfreies Wasser, dafs wir an der Grenze der Eisfelder, zwischen leichtem Treibeis hindurchsegelnd, den Kurs wieder Nordnordost nehmen konnten. Vom 11. August an bemerkten wir die Wirkung des warmen Wassers des Ob; denn das Fahrwasser war eisfrei, und wurde es noch mehr, je näher wir zum Jenissei-Busen kamen. Am Nachmittag des 12. August sichteten wir die Kuskin-Insel, an deren Ostseite unter 73° 30′ n. Br und 80° 55′ ö. L. bekanntlich der von Nordenskiöld benannte Dickson-Hafen liegt, in den wir einliefen.

Die Hauptveranlassung zu unserem sechstägigen Aufenthalt im Dickson-Hafen war die Reinigung des Kessels unserer Maschine, welche notwendiger Weise vor Antritt der Fahrt in das unbekannte Gebiet gemacht werden mufste. In wissenschaftlicher Beziehung nutzten

wir diesen Aufenthalt zu möglichst vielseitiger Erforschung der Gegend aus.

Am Nachmittag des 18. August verliefsen wir den Dickson-Hafen. Schon 30 Seemeilen in nordöstlicher Richtung stiefsen wir auf Eis, das uns jedoch noch nicht hinderte. Am anderen Morgen sichteten wir eine Insel, welche ich sowohl nach der Karte, als auch nach Nansen's Zeichnung mit der gröfsten und südlichsten der Kamenny-Inseln identifiziren konnte. Es war das letzte Mal auf der ganzen Strecke bis zum Winterhafen, dafs wir uns nach den vorhandenen Karten über unsere Lage orientiren konnten. Damit begann eine schwierige Fahrt, denn nicht eine Linie der Küste, nicht eine der vielen Inseln stimmte der Lage und Form nach mit dem überein, was wir von nun an vor uns sahen. Dazu kamen beständige Nebel und viel Treibeis, welches uns oft nötigte den Kurs bis zur südlichen Richtung zu ändern. Je mehr wir in das Gebiet der Taimyr-Skären kamen, desto schwieriger wurde das Fahrwasser. In der Nacht waren die Nebel dichter als am Tage, und ich liefs daher nachts die „Sarja" an Eisschollen vertauen oder den Anker auswerfen, um nicht im Nebel noch mehr zu irren. So waren wir in der Nacht vom 19. auf den 20. August nordöstlich der Pjassina-Mündung in der Nähe eines Kaps oder einer Insel vertaut, so lagen wir in der Nacht auf den 21 August vor Anker in der Nähe einer Insel, welche vielleicht zu der Gruppe der Scott-Hansen-Inseln gehört. Bisher war es mir geglückt aufserhalb der Skären Fahrwasser zu finden, nun aber wurde ich vom Eis gezwungen zwischen den Skären und dem Festlande zu segeln. Hier aber kamen wir bald in ein Labyrinth, dessen Anfang damit bezeichnet war, dafs wir auf einen Stein auffuhren, von welchem wir zwar nach dreistündiger Arbeit mit dem Warpanker bei gleichzeitigem vollen Rückdampf loskamen. Tags darauf entdeckten wir einen tiefen, in viele Nebenarme geteilten Busen, den ich nach Leutnant Minin „Minin-Busen" zu bezeichnen vorschlage.

Am 26. August dublirten wir ein Kap, das vielleicht das Kap Sterlegow war, und kamen darauf in gutem Fahrwasser schnell vorwärts. Doch am anderen Morgen schon verlegten uns dickes Treibeis und Eisfelder den Weg, nur im Osten öffnete sich eine tief ins Land einschneidende Strafse. Da in den letzten Tagen infolge bedeckten Himmels keine Ortsbestimmungen gemacht werden konnten, die Kursberechnung aber die Möglichkeit offen liefs, dafs wir schon den Eingang zum Taimyr-Sund erreicht hätten, so beschlofs ich hier einzulaufen, um diese Frage zu entscheiden und dabei eine günstige Veränderung der Eisverhältnisse abzuwarten. In dem fraglichen Sund angelangt, gestattete der Himmel zunächst noch immer keine Bestimmung. Eine

von Leutnant Koltschak auf dem Dampfkutter ausgeführte Lotung dieser Straſse zeigte, daſs die Tiefe ostwärts abnahm, doch lieſs sich die Frage, ob wir hier eine Durchfahrt fänden oder in einen Fjord eingelaufen seien, in dem dichten Nebel nicht entscheiden. Am 28. August machte ich daher einen Versuch das Eisfeld, welches sich auſserhalb dieser fraglichen Straſse an einer von SO nach NW vor der Mündung derselben erstreckende Insel-Kette festgesetzt hatte, zu umschiffen. Als wir 30 Meilen am Rande des Eisfeldes westwärts gedampft waren, ohne das Ende desselben zu erreichen oder eine Straſse im Eise zu entdecken, durch welche wir auf unseren Kurs gekommen wären, beschloſs ich umzukehren, um wieder in die rätselhafte Straſse hineinzugehen, in der Absicht, hier die Zerteilung der Eismassen abzuwarten, die Frage, ob wir einen Sund oder einen Fjord vor uns hatten, zu lösen und für alle Fälle einen Platz auszusuchen, der sich für den Winterhafen eignete. Die vermeintliche Straſse erwies sich bald als tief einschneidender fjordartiger Busen, in welchem wir 19 Tage, vom 28. August bis zum 16. September, zubrachten.

Infolge unserer in diesem Zeitraum ausgeführten Arbeiten ist dieser Busen jetzt der erste an der Küste der westlichen Taimyr-Halbinsel, in welchem vielseitige wissenschaftliche Forschungen und geographische Ortsbestimmungen angestellt sind. Ich möchte ihn daher zum Andenken an Alexander von Middendorff, den ersten Erforscher des Taimyr-Landes, „Middendorff-Fjord“ nennen. Um die Bewegungen des Eises im Meer beobachten zu können und den geeigneten Moment zur Ausnutzung besseren Fahrwassers nicht aus dem Auge zu verlieren, hatte ich zunächst in der Nähe der Mündung des Fjordes den Anker auswerfen lassen, als aber hier eine starke Bewegung der aus dem Meer hereingetriebenen Eismassen eintrat, war ich gezwungen, einen geschützten Ankerplatz tiefer im Innern des Fjordes aufzusuchen. In einer nordwestlichen Bucht des Fjordes fand sich auch ein Hafen, der sich auch für eine Überwinterung sehr gut eignen konnte. Ich möchte diesen Hafen, zu Ehren des letzten Zeitgenossen Middendorff's, des Begründers der Klimatologie Rufslands K. S. Wesselowski, „Wesselowski-Hafen“ benennen.

Obgleich das reichliche Vorhandensein von Treibholz hier genügendes Heizmaterial für die kalte Zeit versprach, und so sicher wir auch vor jeder Eispressung den Winter im Wesselowski-Hafen verbracht hätten, so konnte ich mich dennoch nicht mit dem Gedanken befreunden, hier zu überwintern. Abgesehen von dem gefährlichem Fahrwasser in diesem Fjord, fürchtete ich hier der Möglichkeit ausgesetzt zu sein, im nächsten Sommer nicht die freie Ausfahrt in das

Meer gewinnen zu können, denn schon während unseres Aufenthalts wurde der Eingang, durch den wir eingesegelt waren, von dichtem Treibeis geschlossen. Ein anderer Ausgang aus dem Middendorff-Fjord blieb noch offen, der südlichere, der aber, nach den vielen dort auf Grund liegenden Treibeisschollen zu urteilen, noch flacher zu sein schien, als der Arm, durch den wir eingesegelt waren. Ich beauftragte Leutnant Kolomeitzow diesen Sund zu loten, und in der That erwies es sich, dafs bei nötiger Vorsicht eine Durchfahrt möglich wäre. Am 16. September kamen wir glücklich aus dem Middendorff-Fjord hinaus. Aber die Eismassen hatten sich inzwischen nur wenig verteilt, um die nächsten Inseln konnten wir zwar herumkommen, indem wir durch Wuhnen hindurchsegelten, aber bald lagen wieder Treibeisfelder vor uns, die uns zur ersten Insel jener Gruppe zurückzukehren nötigten. Am 18. September versuchte ich wiederum nordwärts vorzudringen und den Versuch zu machen, wenn es nicht anders möglich wäre, die Inselgruppe, welche Nansen die Nordenskiöld-Gruppe genannt hatte, westlich zu umsegeln. Das Resultat blieb dasselbe nach Norden zu lag wieder ungebrochenes Eis. Nachdem die „Sarja" am 19. September zur Nacht an einer treibenden Eisscholle vertaut war und der anbrechende Tag keine Verbessernng gebracht hatte, liefs ich zum Ufer wenden. Hier entdeckten wir eine neue Bai, die ich „Kolomeitzow-Bai" genannt habe und welche nötigenfalls auch als guter Winterhafen gedient hätte. In der Hoffnung auf Eintritt von nördlichen Winden, welche allein das Eis zerteilen konnten, warteten wir bis zum 22. September. In der That trat auch das Gehoffte ein, und so ging die „Sarja" am 22. wieder mit Volldampf vorwärts — aber nicht lange. Wir kamen nur wenige Meilen weiter und wurden durch das Eis gezwungen, in die nächste Bai einzulaufen. Hier endlich konnte ich von einem Berge aus den wirklichen Taimyr-Sund erblicken, von dem wir immer noch durch Eismassen getrennt waren. Bis zum 25. September warteten wir in dieser Bai, am Morgen dieses Tages konnte ich mich von dem Berge aus überzeugen, dafs inzwischen wieder ein Teil des Eises gebrochen war und neue Wuhnen entstanden waren. Ich beschlofs den letzten Versuch zu wagen, wenigstens bis zum Taimyr-Sund vorzudringen, wenn es auch nicht möglich sein sollte, in diesem Jahre weiterzukommen. Inzwischen rückte der Winter immer näher, die Tundra lag schon lange unter einer Schneedecke, die Temperatur der Luft war konstant unter 0°, an jenem Tage — 2,2° C. und die Temperatur der Meeresoberfläche — 0,78° C Eisgasch schwamm als dicker Brei umher.

Glücklich gelangten wir am 25. September aus dieser Bai (von uns „Wolfs-Bai" benannt) bis zur Gruppe der Nordenskiöld-Inseln; aber

hier lag zwischen den Inseln eine immer noch ungebrochene Eisbarriere, die, wenn auch nicht breiter als wenige Seemeilen, ein unüberwindliches Hindernis bildete, um zu dem, jenseits derselben, soweit das Auge reichte, offenen blauen Meer zu gelangen.

Hier lag die „Sarja" bis zum anderen Tag vor Anker Am 26. September war die Temperatur der Luft auf $-5{,}8°$ C., die des Wassers auf $-0{,}8°$ C gesunken. Der Eisgasch lag als fest zusammenhängende Masse rund umher. Dieser Ankerplatz war völlig ungeschützt vor jedem Andrang des Eises. Unter solchen Umständen hier wieder auf den Eintritt von Nordwinden zu warten, welche diese letzte Eisbarriere vielleicht auch zerschlügen, war nicht geraten, ich war daher gezwungen umzukehren und die „Sarja" der nächsten Bucht des Festlandes zusteuern zu lassen. Nach wenigen Stunden liefen wir in einen Sund ein, der im Innern durch festes Eis gesperrt war Hier konnte ich mich zum ersten Mal seit den Kamenny-Inseln nach den vorhandenen Karten orientiren, nach der Skizze nämlich, die mir Nansen vor der Abfahrt gegeben hatte, wobei er mir als besten Hafen für die erste Überwinterung den von ihm entdeckten Colin-Archer-Hafen empfahl. In der That dampften wir nun gerade an diesem Hafen vorbei, in einer Strafse, welche den westlichen Eingang zum Taimyr-Sunde bildet. Hier, auf einer allseitig vor Eispressung geschützten Rhede, zwei Meilen östlich vom Colin-Archer-Hafen, vertauten wir uns an einer grofsen Scholle, welche uns mit dem Festland verband, zur ersten Überwinterung.

Wir haben demnach auf unserer Fahrt im östlichen Teil der Kara-See im hohen Grad ungünstige Eisverhältnisse angetroffen, welche durch das Vorherrschen von ONO- und SSW-Winden und dem Fehlen von N und NNO-Winden bedingt worden sind.

Gleich nachdem die „Sarja" fest eingefroren und das uns umgebende Eis genügend haltbar geworden war, begannen die Vorbereitungen zur Überwinterung, zu den Arbeiten der meteorologisch-magnetischen Station und zu den hydrologischen und zoologischen Arbeiten, welche unter dem Eise fortgesetzt werden sollen.

Die erste Hälfte des Winters und zwei Drittel der Winternacht sind schnell bei regelmäfsiger vielseitiger Arbeit vergangen. Mit der wiederkehrenden Sonne — am 10. Februar 1901 wird sie zum ersten Mal den Horizont berühren, nachdem sie am 31 Oktober unter demselben verschwand — sollen die Vorbereitungen zu den Schlitten-Expeditionen gemacht werden, die dann sobald wie möglich ausgeführt werden.

Von der Deutschen Südpolar-Expedition.

Bericht über die Reise von Sydney nach den Kerguelen*

Von **J. J. Enzensperger,**
Mitglied der Deutschen Südpolar-Expedition.

Observatory-Bay, Royal Sound,
Kerguelen Island, den 20. December 1901.

Der vom Reich gecharterte Dampfer „Tanglin" verliefs, nachdem am Vormittag des 12. Oktober die letzten Güter aus der „Karlsruhe" übernommen waren, nachmittags 1 Uhr den Hafen von Sydney und kam am frühen Morgen des 9. November in Sicht der Kerguelen. Die unvermutet lange Zeit, die zur Zurücklegung der 3800 Seemeilen betragenden Distanz benötigt wurde, erklärt sich aus dem aufserordentlich schweren Wetter, das schon von der Bafs-Strafse weg den gröfsten Teil der Reise andauerte und den normal 9 Knoten laufenden Dampfer Tage lang zu reduzirter Fahrt und an zwei Tagen zum Beidrehen zwang. Bei der geringen Geschwindigkeit des Dampfers machte sich auch die bis zu 25 Meilen im Tage betragende westöstliche Strömung sehr bemerkbar, so dafs sich für die ganze Fahrt nur ein Durchschnitt von wenig über 5½ Knoten in der Stunde ergab. Der Kapitän des „Tanglin" Neuhaus wählte in Anbetracht des Umstandes, dafs ein Ausbiegen der australischen Südküste entlang nach Norden in die Regionen flauerer Winde die Distanz unverhältnismäfsig vergröfsert und daher keinen Gewinn bedeutet hätte, von der Bafs-Strafse weg als

*) Im Anschlufs an diesen Bericht, der uns vom Reichsamt des Innern zur Verfügung gestellt wurde, bemerken wir, dafs ein Dampfer der Deutsch-Australischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft, welcher Ende März Kapstadt verläfst, auf der Fahrt nach Australien die Kerguelen anlaufen wird, um die Nachrichten über die Ankunft des „Gaufs" auf den Kerguelen und seine Weiterreise von dort, sowie die Post der Station abzuholen. Hiernach können telegraphische Mitteilungen über den weiteren Verlauf der Südpolar-Expedition Anfang Mai, schriftliche erst Anfang Juni hier eingehen.

Wir fügen noch hinzu, dafs die Station Kerguelen inzwischen, und zwar bereits am 21. December v. J., also am Tage nach der Absendung des obigen Berichts, Nachricht von der Verzögerung der Reise des „Gaufs" erhalten hat.

Route den gröfsten Kreis, der auch mit geringen, durch die schweren Stürme veranlafsten Abweichungen innegehalten wurde. Der „Tanglin“ erwies sich als sehr gutes Seeschiff und erlitt trotz der gewaltigen, in einigen Fällen bis zu 12 m Höhe anwachsenden Seen nicht die geringste Havarie. Auch der unter diesen Verhältnissen zu Besorgnissen Anlafs gebende Teil der Ladung, die Hunde, überstand die Überfahrt gut, obwohl sie unter Deck genommen und die Luken meist geschlossen gehalten werden mufsten, es gingen während der Fahrt nur drei ein. Dafs von Wladiwostock aus drei Wärter statt der verlangten zwei mitgeschickt wurden, erwies sich als sehr überflüssig, da die ganze Versorgung der Hunde von einer Person gut bewerkstelligt werden kann.

Bei schwerem NW-Sturm bekamen wir am 9. November morgens 5 Uhr die Kerguelen in Sicht, des unsichtigen Wetters wegen erst dicht vor der Küste, aber genau am berechneten Ort, quer ab vom Prince of Wales Fareland. Wir liefen in den Royal Sound ein, wo ich nach der mir von Herrn Professor von Drygalski erteilten Weisung im Three Island Harbour zu Anker gehen liefs. Dieser Hafen bietet zwar guten Ankerplatz, aber die Unmöglichkeit, mit dem Schiff dicht an Land zu legen, die in den Hafen hineinstehende See, die das Arbeiten mit den Booten sehr erschwert, die Kleinheit der drei Inseln und ihre Wasserlosigkeit liefsen sowohl meinen Kollegen Dr Luyken wie mich zur Überzeugung kommen, dafs diese Örtlichkeit zur Anlegung einer Station für längere Dauer ungeeignet ist. Wir fuhren, nachdem das Schiff vor Anker lag, an Land und hinterliefsen an der zerfallenen, auf der Karte der British Admiralty verzeichneten Robbenschlägerhütte auf Hog Island eine gut sichtbare Flasche mit einer Nachricht an Professor von Drygalski, dafs wir weiter zur Observatory-Bay, dem Stationsort der englischen Venus-Expedition 1874, gefahren seien.

Nachdem hier der „Tanglin“ zu Anker gegangen, besichtigten wir am Abend die ehemalige englische Station, deren Wohnhaus zum Teil noch erhalten war. Der Platz erschien, magnetische Untersuchung vorbehalten, als sehr geeignet zur Anlage der Station, und eine am nächsten Tage unternommene Umkreisung der Observatory-Bay belehrte uns, dafs er weit und breit die einzige in Betracht kommende Örtlichkeit ist. Die Küste bildet hier an einer Stelle eine kleine Bucht mit geschütztem Anlegeplatz für Boote, sie erhebt sich steil etwa 15 m hoch und trägt ein Plateau, das in 80 m Entfernung von der Küste einen kleinen Frischwassersee birgt. Gegen Westen erhebt sich ein kleiner Hügel, an dessen östlichem Fufse, genau auf der Stelle der von uns eingerissenen Überreste des Hauses der englischen Station, wir unser Wohnhaus errichteten.

Leider ergaben sich beim Löschen der Güter und beim Hausbau Schwierigkeiten der schlimmsten Art. Schweres Wetter verhinderte an mehreren Tagen jeden Verkehr zwischen Schiff und Land, sodafs wir unthätig liegen mufsten; allein der gröfste Übelstand erwuchs daraus, dafs alles Entgegenkommen, das wir beim Kapitän fanden, der Diensteifer und die Arbeitsfreude der Offiziere und Maschinisten völlig paralysirt wurden durch die gänzliche Unbrauchbarkeit der chinesischen Mannschaft. Von der — Küchen- und Maschinen-Personal mitgerechnet — etwa 40 Mann starken Besatzung lagen ständig 8—10 an Beri-beri, Geschwüren u. s. w. krank, zwei Chinesen starben während der Liegezeit, die übrigen waren schlappe, energielose Menschen, dem rauhen Klima gegenüber widerstandslos sich gehen lassend, und durch kein Mittel zu flottem Arbeiten zu bewegen. Sie weigerten sich trotz des Angebots von Extrabezahlung, über die normale Arbeitszeit von 10 Stunden Überstunden zu machen. Schliefslich kam es zur Meuterei, indem die Mannschaft ungeachtet der Vorstellungen, die ihr über die Notlage des Schiffes gemacht wurden, am Sonntag im Volkslogis verblieb, als zur Arbeit gepfiffen wurde, und trotz der wiederholten Befehle des Kapitäns zur Arbeit nicht antrat. Es kam soweit, dafs der Kapitän selbst den Vormann beim Kohlenhieven machen mufste; von einer fördernden Hülfe durch die Chinesen beim Häuserbau konnte noch weniger die Rede sein, so dafs die Erdarbeiten wie der ganze Aufbau und Einrichtung der Häuser fast ausschliefslich durch die zwei wissenschaftlichen Mitglieder der Expedition, den Matrosen Wienke und den deutschen Schiffszimmermann Cordes geschehen mufsten.

Unter solchen Umständen wäre die Landung sämtlicher Güter des „Gaufs" unmöglich gewesen, wenn nicht Kapitän Neuhaus eine Viertelstunde von der Station entfernt einen Platz gefunden hätte, der infolge der senkrecht abfallenden Küste gestattete, das Schiff auf 7 m wie an ein Pier an Land zu legen, es mit Leinen und Trossen zu vertauen, mit ausgeschäkelten Ladebäumen eine Brücke an Land zu schlagen und so die Güter direkt ohne Boote zu löschen. Am 13. vormittags war diese Arbeit vollendet. Am 20. abends waren die notwendigsten Arbeiten an der Station so weit erledigt, dafs ich das Schiff entlassen konnte.

Der Stand der Arbeiten ist zur Zeit folgender Das Wohnhaus ist fertig und in der Hauptsache eingerichtet. Das Variationshaus ist zur Hälfte vollendet, noch nicht angefangen ist das absolute Haus. Sämtliche vom Tanglin in Sydney übernommene Ladung ist gelöscht. An für den „Gaufs" bestimmten Gütern liegen an Land 57 grofse, 24 junge Hunde (in guten Gesundheitszustand); 360 t Kohlen, die Bauhölzer

und Einrichtungsgegenstände für Wohnhaus und Observatorien, an 200 grofse Kisten Proviant, mehrere Hundert Kisten Hundekuchen, Naphta, Petroleum u. s. w., insgesamt etwa 500 t.

Was den Wunsch des Herrn Direktors des Zoologischen Gartens in Berlin betrifft, so war es bei der Häufung von Arbeiten aller Art nicht möglich, auch nur die kürzeste Zeit dem Fange von Vögeln zu widmen. Nur durch Zufall wurden wir dreier Pinguine habhaft, die Herr Kapitän Neuhaus versuchen wird, nach Berlin zu bringen. Dagegen werden sich im Laufe unseres Aufenthalts hier sicherlich gröfsere Sammlungen lebender Vögel anlegen lassen, und wir werden uns bemühen, alle in der erwähnten Eingabe ausgesprochenen Wünsche möglichst zu erfüllen.

— —

Von der Schwedischen Südpolar-Expedition.

Aus einem Brief des Expeditions-Leiters
Dr. **Otto Nordenskjöld** an Herrn v. Richthofen.

S. Y „Antarctic". zwischen den
Falkland-Inseln und Staaten Island, 3. Januar 1902.

„Das für die Expedition eingebrachte Schiff „Antarctic" wurde bekanntlich während des Sommers für die schwedische Landesvermessungs-Expedition nach Spitzbergen gebraucht. Leider wurde es dort länger als erwartet in Anspruch genommen, und es erwies sich auch als notwendig, nach der Rückkehr eine gröfsere Reparatur auszuführen. Die Abfahrt von Schweden konnte deshalb erst am 16. Oktober 1901 erfolgen. Nach kurzem Aufenthalt in Sandfjord, Falmouth und Sanct Vincent gelangten wir am 16. December nach Buenos Aires. Nach fünf Tagen, die hauptsächlich zur Einnahme von Kohlen und sonstigen Ausrüstungsgegenständen, sowie auch zu Verhandlungen mit der Argentinischen Regierung benutzt wurden, sind wir nach den Falkland-Inseln abgegangen, wo wir am 31. December in Port Stanley eintrafen. Hier wollten wir uns in erster Linie versuchsweise einige Hunde verschaffen, da von den aus Grönland mitgenommenen Tieren mehrere infolge der Tropenhitze verstorben waren, wir führen jetzt acht Falkland-Hunde mit. Schon am nächsten Tag sind wir abgefahren, und wir hoffen jetzt, morgen nach der argentinischen erdmagnetischen Station auf den Neujahrs-Inseln, nördlich von Staaten Island, gelangen zu können. Es ist unsere Absicht, die von uns mitgebrachten magnetischen

Instrumente für absolute Bestimmungen mit den dort aufgestellten zu vergleichen, und wir hoffen nachdem, etwa am 10. Januar, unsere Arbeiten auf den Süd-Shetlands-Inseln beginnen zu können.

Aufser den schon früher bekannten Teilnehmern, Dr A. Ohlin und K. A. Andersson als Zoologen, Dr G. Bodman als Meteorologen und Erdmagnetiker, K. Skottsberg als Botaniker, Artillerie-Leutnant S. Duse als Kartographen, und Dr E. Ekelof als Arzt und Bakteriologen, haben sich in Buenos Aires an die Expedition angeschlossen der nordamerikanische Landschaftsmaler F W Stokes, bekannt als Teilnehmer der Peary-Expedition im Jahr 1893—1894, ferner, als besonderer Vertreter der argentinischen Regierung, der Marine-Leutnant J. M. Sobral, der als Teilnehmer an den erdmagnetischen und meteorologischen Arbeiten mitgeht. Schiffsführer ist der Entdecker des König Oskar-Landes, C A. Larsen. Die Besatzung, zusammen 19 Mann, sind alle Schweden und Norweger Im ganzen rechnen wir 29 Personen an Bord.

Für die zoologischen Arbeiten besitzen wir 5500 m Drahtseil, sowie 6000 m dünneren Draht für die Vertikalnetze, aufserdem die gewöhnliche Ausrüstung. Eine für die hydrographischen Arbeiten bestellte „Lucas Sounding Machine" mufste wegen eines Unglücksfalles im letzten Augenblick gegen 8000 m Hanfseil ausgetauscht werden. Für die meteorologischen und erdmagnetischen Arbeiten bringen wir eine vollständige Ausrüstung nach der Vereinbarung für die internationale antarktische Kooperation, mit Ausnahme von magnetischen Registrir-Apparaten.

Unsere erste geographische Aufgabe wird es sein, Trinity Land und Orleans Inlet zu untersuchen, besonders um festzustellen, ob zwischen Palmer-Land und Graham-Land eine Durchfahrt existirt. Bei Kap Seymour wollen wir einen längeren Aufenthalt nehmen, besonders um Versteinerungen zu sammeln. Hier werden wir auch ein Depot sowie einige Mitteilungen über die Expedition zurücklassen. Von dort geht die Fahrt an der Küste des König Oskar-Landes entlang. So oft wie möglich sollen hier Landungen gemacht werden, um die Naturverhältnisse zu studiren. Nur wenn uns der Weg von Eis versperrt wird, wollen wir uns weiter östlich wenden und in die Weddell-See einzudringen versuchen.

Auf der südlichsten Stelle, wo dies ohne Gefahr geschehen kann, soll eine Winterstation angelegt werden. Es sollen dort sieben Personen, und zwar ich selbst als Leiter mit den Herren Bodman, Sobral und Stokes nebst drei Leuten gelandet werden, um während eines Jahres wissenschaftliche Arbeiten, und besonders die für die internationale Kooperation

gewünschten, auszuführen, sowie auch durch Schlittenreisen u. s. w die Umrisse des Landes zu studiren. Das Schiff geht nach den Falkland-Inseln zurück, von wo aus Expeditionen, besonders für biologische und hydrographische Zwecke, nach den umgebenden Meeren und östlich bis nach Süd-Georgien ausgeführt werden sollen. Ende December wird es hoffentlich wieder nach der Winterstation vordringen können.

Unsere bisherigen Resultate sind aus leicht einzusehenden Gründen nicht grofs gewesen. Unter anderem wurde eine bedeutende Sammlung von Plankton-Proben, auch aus gröfseren Wassertiefen, zusammengebracht. Tieflotungen und Dredschungen haben wir nur ein paar Mal ausführen können. Von jetzt ab sollen uns aber diese Arbeiten regelmäfsig werden.

Persönlich hat mich besonders der kurze Aufenthalt auf den Falkland-Inseln interessirt. Ich hatte erwartet, dort eine ähnliche Natur wie auf Feuerland wiederzufinden, mit Moränen und anderen glacialen Ablagerungen. Dies ist aber in der Umgegend von Port Stanley nicht der Fall. Von Moränenbildungen habe ich keine gesehen, das Land ist zu einer bedeutenden Höhe terrassirt, augenscheinlich vom Meer. Die bekannten „Steinströme" beginnen etwa in der Höhe dieser Terrassen und erstrecken sich gegen die Thäler. Sie sind vollständig identisch mit Bildungen, die ich in arktischen Ländern (Ost-Grönland) in Gegenden gesehen haben, wo sich der ganze Grund zeitweise, wenn er mit Schmelzwasser getränkt ist, langsam abwärts bewegt. Fremde Blöcke fehlen hier vollständig. Überhaupt habe ich den Eindruck, dafs hier keine gröfseren Landeismassen existirt haben, dafs aber zu einer Zeit, als das Meer bedeutend höher stand als jetzt, eine vollständig arktische Natur herrschte. Weitere Untersuchungen, besonders in den Gebirgsgegenden, werden wohl dies aufklären. Solche Untersuchungen werden hoffentlich von Dr. J. G. Andersson ausgeführt werden, der sich, um sich mit unserer Expedition zu vereinigen und für die Wintermonate die wissenschaftliche Leitung zu übernehmen, im Februar nach den Falkland-Inseln begiebt."