

176

NORSK POLARINSTITUTT

~~MIDDELTHUNSGT. 29~~

~~OSLO 3~~

Kaptein Peter Eschels: Eine Reise nach dem Eis-
En dagbok hvor han forteller om sin reise meer.
på hvalrossjakt til Spitsbergen i 1836.

(Dette er en fotostatkopi av en dagbokavskrift
som Friedrich W. Cornelisen i Hamburg har sendt
til Isbjørnklubben i Hammerfest.)

*Se også fotostatkopi i en av mappene
om sjøforklaringen
[Norsk Standard-Tredde nr 1217 1837]*

064400169

FRIEDRICH W. CORNELISEN

2 Hamburg 50, September 11th, 1969.
Arnoldstrasse 76.
Germany.

To
The Royal and Ancient Polar
Bear Society,
Hammerfest,
Norway.

Dear Sirs -:

I have the honour to be a member of the Royal and Ancient Polar Bear Society with the No. 7000.

When I assorted old documents of my family I found a copy of the ship's journal of captain Peter Eschels, who was the skipper of the schooner "WETTRENNER" of Altona, which went lost in the ice-sea in 1836. Captain Eschels was the father of my grandmother and I remember, that my grandmother often told of the unforgettable trip to the northern ice-sea. I found in the journal remarked, that some fishermen of Hammerfest had been members of the crew and though I thought, the copy might be of interest for the Society. As I remember, there was last year a gentleman in the Tourist Office who spoke fluently german. Perhaps he could be able to translate for you the german written ship's journal.

I always think with great pleasure of my stays at Hammerfest in the last years and I hope to be favoured to meet you once again in the future.

With the best regards and all my good wishes for you and The Royal and Ancient Polar Bear Society I remain,

faithfully Yours,



F.W. Cornelisen.
Cruise Director.

116

Eine Reise nach dem Eismeer.

Im Jahre 1836.

Von

Kapt. Peter E s c h e l s .

Aus dem hinterlassenen Schiffstagebuch des Kapitäns Peter ESCHELS, Schiffsführer des Altonaer Schoners "WETTRENNER".

Vorbemerkung :

Die nachstehende, wortgetreue Abschrift des Schiffsjournals, das Kapitän Peter Eschels aus Westerland auf Sylt auf der Fahrt des Schoners "WETTRENNER" ins Eismeer im Jahre 1836 geführt hat, stammt von seinem Neffen M.B.DECKER, dessen Vater, der spätere Kapitän E.M.DECKER, die Fahrt als Kajütenjunge mitmachte.

Von M.B.DECKER rühren die nicht in der Handschrift enthaltenen erläuternden Bemerkungen im Text her. Die Abschrift ist, abgesehen von der Berichtigung augenscheinlicher Schreibfehler, unverändert. Dieses Dokument deutscher Seemannstüchtigkeit und Seemannszähigkeit erscheint gerade in unseren Tagen besonderer Beachtung wert. Aus Raumrücksichten mussten die lediglich rein seemannischen Eintragungen des Journals, das über jeden Tag berichtet, fortbleiben.

In der damaligen Zeit war der Walroßfang ein wesentlicher Erwerbszweig der schleswig-holsteinischen Seestädte, und Altona rüstete jährlich eine nicht unbedeutende Anzahl Schiffe für diesen Zweck aus. Der Schoner "WETTRENNER" trat am 27. April 1836, geleitet von dem Lotsen A. Lübke, von Hamburg aus die Fahrt an. Die Schwierigkeiten und Gefahren der Reise, deren Überwindung wahrhaft ganze Männer forderte, haben M.B.DECKER veranlasst, sie für seine ganze Familie wiederzugeben, nach seinen Worten,

"zur ewigen Erinnerung an die Allmacht und Güte Gottes".

Personalien:

Peter Hans Eschels

* 22.4. 1805 in Westerland/Sylt,

† zur See verschollen Weihnachten 1852.

Kapitän

Bugsierend, treibend, segelnd und wieder ankernd, je nach dem die Umstände es verlangten, passierten wir am 1. Mai 7 Uhr morgens bei frischer NO-Brise Cuxhaven, setzten den Lotsen an Bord des ersten Signalschiffes und steuerten nunmehr in die freie See hinaus. In WNW von Helgoland, welches wir in 1 1/4 Ml. Abst. gewahrten, begrüßte uns ein Sturm aus ONO, welcher sich jedoch schon am folgenden Tage wieder legte. Ungehindert setzten wir nun unsere Reise fort, und ohne dass sich etwas Besonderes oder Bemerkenswertes ereignet hätte, erreichten wir am 26. Mai den 69° 33' NB und 13° 12' LO Grw. Vor einer frischen Kühle segelnd erblickten wir am folgenden Tage Grastoe in 1 1/2' Abst., peilten dasselbe pr. Compass in SO und richteten unsern Kurs nach der Beschaffenheit des Landes.

Den 28. Mai morgens 2 Uhr, zogen die Flagge auf bei Lappenbucht als Zeichen für den Lotsen. Da sich dieser aber nicht sehen liess, segelten nach Haswig, wo endlich um 6 h die Wache die Ankunft des Lotsen verkündete. Unter seiner Führung segelten wir aufwärts, passierten um 4 h NM Hoyax und gigen um 5 h bei HAMMERFEST vor Anker.

Nachdem wir nun von der Quarantäne befreit waren, wurden in Gegenwart des Zollverwalters die Luken geöffnet; alles ward in gutem Zustande befunden, so dass wir am 31. Mai mit dem Löschen der Waren anfangen konnten. Am Sonnabend, dem 4. Juni, war die Ladung gelöscht. Der Raum wurde gereinigt, die Fischergerätschaften geordnet und noch 7 Fischerleute mit angemustert.

So lichteten wir denn am Sonnabend, dem 11. Juni, unsere Anker, setzten alle dienlichen Segel bei und traten, in See gehend, die Reise nach Spitzbergen an.

Sonntag, den 12. Juni : Östliche frische Brise, bezogene Luft. Die Leute beschäftigten sich mit Ausbesserung der Fischergerätschaften, setzten Ober-Leesegel bei und taten sonst dringend Benötigtes. Rechtws. Kurs N geg. Breite N 72° 37', bek. Länge 21° 54' O. Grw. Var. 12° W. Lens schiff.

Montag, den 13. Juni : Wind OSO. Beschäftigung wie gestern, setzten das Unter-Leesegel bei, erblickten um 9 1/2 h VM. das Eis sowie Beren-Eyland in mißws. N, steuerten nach 10 h längs dem Eise westwärts und peilten 12 h mittags den Südpunkt von Beren-Eyland in mißws. NOzuO 3/4 O. 4 Ml. Abst. Lens Schiff.

Dienstag, den 14. Juni : Frische Lee-Segel-Kühle aus OSO. Segelten nach der Lage des Eises, peilten um 5 h abends den Südpunkt von Beren-Eyland in mißws. NO. 6 Ml. Abst. Der Wind nahm in kurzer Zeit derart zu, dass wir die Leesegel wie überhaupt alle leichtern Segel wegnehmen und des anhaltenden dicken Nebels halber vor backgezogenem Topsegel treiben mussten. - (3 h morgens) Der Regen hielt an bei aufgeklärter Luft, brassten das Topsegel voll und hielten ab nach dem Eise zu. Da aber nach kurzer Zeit der Nebel wieder eintrat, waren wir gezwungen, nochmals beizudrehen. (7 h VM) wendeten und trieben wie ehemals. geg. NB 73° 53'. bek. Länge. 15° 43' O Grw. Var. 12° W. Lens Schiff.

Mittwoch, den 22. Juni : Abnehmende Kühle, befanden uns im

Gesichtskreise des Eises, setzten Klüver bei und steuerten nach der Lage des Eises ostwärts. Nach zwei Stunden nahm der Wind wieder zu und wuchs zum furchtbaren Sturme. Trieben vor Schwicht gereeftem Grossegel, sahen Capt. Thranberg mit uns segelnd. Setzten 9 h VM den dichtgereeften Stagfock bei. Wind NO, Generalmißws. Kurs S 22° O. Dist. 25' geg. Breite $75^{\circ}5'$. obs. Breite $75^{\circ}13'$. bek. Länge $16^{\circ}1'$ O. Grw. Var. 12° W. Pumpen lens.

Dienstag, den 28. Juni : Leise Brise, welche in förmliche Windstille übergang. Trieben die Nacht über ohne Schiffsmacht. Morgens 4 1/2 h kam eine leise NW-Brise durch. Luft völlig klar. Capt. Westin, der uns einen Besuch abstattete, erzählte, dass weder seins noch eines der andern Schiffe bis jetzt ein Walroß gesehen habe. Wiederum völlige Windstille. Generalmißws. Kurs S 78° O. Dist. 16' . geg. Breite $75^{\circ}20'$ N. obs. Breite $75^{\circ}23'$ N. bek. Länge $18^{\circ}13'$ O. Grw. Var. 12° . Pumpen lens.

Mittwoch, den 6. Juli : Trieben ohne Schiffsmacht in Wind - stille, fingen 4 St. Kabeljau und 1 Schellfisch. Gegen Abend kam ein wenig Zug aus W durch, war aber nicht stetig. Trieben daher bis Mitternacht vor backgezogenem Topsegel. Um diese Zeit verlor sich der Nebel soweit, dass wir wiederum vollbrassen und das Eis 4 h morgens gewahr werden konnten. Mit anbrechendem Tage indessen trat wiederum dichter Nebel ein, so dass wir wie ehedem vor back - gezogenem Topsegel treiben mussten. Warfen daas Lot auf 96 Faden Tiefe. Generalmißws. Kurs N 58° O. Dist. 7' . geg. Breite $74^{\circ}58'$ N. bek. Länge $29^{\circ}51'$ O. Grw. Var. 12° W. Lens Schiff.

Sonnabend, den 9. Juli : Leise Kühlte, hohe W Dünung. Dabei dichter Nebel. Warfen um 8 h abends das Lot auf 80 Faden Tiefe. Trieben vor backgezogenem Topsegel. Lotschuss um Mitternacht 14 Faden Muschelgrund. (4 h morgens) etwas durchklarende Luft. Lot - schuss 14 - 21 Faden Muschelgrund. Setzten die Segel voll und er - blickten ein Schiff auf uns absteuernd. Im NO lag eine unabsehbare Eisfläche vor unsern Blicken. Als um 7 h morgens der Nebel wieder eintrat, mussten wir back brassen und treiben lassen. Lotschuss 45 Faden Muschelgrund. Generalmißws. Kurs N 52° O. Dist. 29' . geg. Breite $74^{\circ}41'$. bek. Länge $24^{\circ}7'$. Var. 12° W. Lens Schiff.

Sonntag, den 10. Juli : Windstille und neblig wie ehedem. Abends ein wenig Zug aus NO, nachher aber wieder totale Stille. Befanden uns in der Nähe des Eises. Auf der ersten Wache klärte die Luft auf und liess uns Beren-Eyland in rechtws. S erblicken. Demnach befanden wir uns auf $17^{\circ}50'$ O Grw. Zu gleicher Zeit massen wir die Höhe der Sonne aufs Niedrigste und fanden, dass wir $75^{\circ}21'$ NB erreicht hatten. Sahen 2 Schiffe, worunter 1 rus - ssisches ander Windseite von uns. Lotschuss 40 Faden Steingrund. Generalmißws. Kurs seit Mitternacht N 88° O. Dist. 13' geg. Breite $75^{\circ}24'$. bek. Länge $18^{\circ}40'$ O. Grw. Var. 12° W. Lens Schiff.

Sonnabend, den 16. Juli : Kühlte wie gestern, dabei aber dichter Nebel. Trieben daher vor backgezogenem Topsegel. Lotschuss 28 Faden Muschelgrund. Sahen Capt. Thranberg und Schmidt Petersen. Ersterer hatte 47 Walrosse an Bord. Generalmißws. Kurs S 78° O. Dist. 21' geg. Breite $75^{\circ}33'$ N. bek. Länge $23^{\circ}56'$ O. Grw. Var. 12° W. Lens Schiff.

Dienstag, den 19. Juli : Bramsegel-Kühlte, steuerten nach

der Beschaffenheit des Eises. Sahen um 3 1/2 h einige Walrosse im Wasser; machten daher mit beiden Schaluppen Fall. Eine der - selben kehrte 7 1/2 h abends mit einem vollen und einem halben Walroß zurück, wurde auch sogleich wieder auf den Fang geschickt. Unterdessen war es unsere Aufgabe, wo möglich ganz in ihre Nähe zu gelangen. Beide Schaluppen kamen 2 1/2 h VM an Bord und brachten 4 volle Walrosse. Das Wetter war zum Fang ausserordentlich geeignet. Als wir um 9 h VM die Schaluppen wieder fortschickten, gewahrten wir die Capitäne Thranberg, Peters, Koefod und Ludwigsen in Lee. Generalmißws. Kurs N 48° W. Dist. 29' geg. Breite 76° 14' N. bek. Länge 20° 11' 0 Grw. Var. 12° W. Lens Schiff.

Mittwoch, den 20. Juli : Bramsegel - Kühlte. Suchten die Nähe der Schaluppen zu gewinnen. (4 1/2 h NM) Beide Schaluppen brachten 4 Walrosse. Von der gleich darauf wieder vorgenommenen Tour indessen kehrten beide Schaluppen ohne Beute zurück. (12 h Mitternacht) beobachteten die Sonne aufs Niedrigste und befanden uns 75° 1' obs.N.Breite. Var. 12° W. Lens Schiff.

Sonntag, den 23. Juli : Bramsegel-Kühlte, kreuzten zwischen dem Eise. Erblickten mehrere Walrosse, machten Fall mit einem Boote und liessen dasselbe hinfahren. Leider kehrte es ohne Beute gemacht zu haben zurück. Die Leine war, als ein angeschossenes Walroß mit dem Boote durchs Wasser jagte, gebrochen, und erstores mit der Harpune nebst Leine davongeschwommen. Setzten nach Rückkunft des Bootes die Segel voll und kreuzten zwischen dem Eise, ohne Walrosse zu sehen. Abwechselnd klare und neblige Luft. Generalmißws. Kurs N 44° O. geg. Breite 76° 15' N. beobachteten die Sonnenhöhe ausser dem Meridian und fanden die obs. Breite 76° 6' N. bek. Länge 18° 26' 0. Grw. Var. 12° W. Lens Schiff.

Donnerstag, den 28. Juli : Ostwärts arbeitend bei der selben Kühlte wie gestern. Sahen aber keine Walrosse. (10 1/2 h VM) Sahen viele Öffnungen im Eise und mehrere Walrosse auf dem Wasser. Machten daher Fall mit beiden Schaluppen und kreuzten, um in der Nähe zu bleiben. Leider kehrten beide Schaluppen ohne Beute zurück. (3 1/2 h VM) Erblickten ein Walroß im Wasser schlafend; erbeuteten dasselbe auch. (8 h VM) peilten Hoopen Eylands SW punkt in rechtws. /O 3/4 N. 2 3/4 Ml. Abst. Drehten bei und schickten beide Schaluppen nach dem Eise hin, um frisches Wasser zu holen. (Ich erlaube mir hierbei die Bemerkung, dass sich auf dem Eise förmliche Seen von Schnee- und Regenwasser, die oft über 2 Ml. Umfang haben, bilden.) Diese kehrten mit 5 Fässern gefüllt zurück. Mittags befanden wir uns auf derselben Breite wie bei den Hoopens Eylands SW Punkt pr. Compass in ONO 3/4 O. 1 1/2 Ml. Abst. Var. 12° W. Lens Schiff.

Sonnabend, den 30. Juli : Windstille (2 1/2 h NM). Die eine Schaluppe brachte ein Walroß an Bord. Währenddessen aber war so dichter Nebel eingetreten, dass es notwendig war, Schuss-Signale zu geben, damit auch die andere Schaluppe den Weg an Bord finden könne. Diese kam denn auch endlich ebenfalls mit einem vollen Walroß an Bord. Versuchten, als die Luft wieder auf klarte, mit beiden Schaluppen nach einem Fang, indessen ohne Erfolg. Generalmißws. Kurs S 62° W. Dist. 9' geg. Breite 76° 13' 0. Grw. Var. 12° W. Pumpen lens.

Sonntag, den 31. Juli : Ohne Schiffsmacht zwischen dem Eise

liegend. Mussten, um das Schiff frei vom Eise zu halten, bugsieren. Machten Fall mit beiden Schaluppen und hatten das Glück, dieselben mit 3 Walrossen und 1 Seehund zurückkehren zu sehen. Bemerkten, dass der Sturm stark nach der Richtung des Eises setzte und taten bug - sierend alles mögliche, um vom Eise frei zu bleiben. Leider aber und trotz alledem stiessen wir um 4 h morgens an die feste Eisfläche; darauf vereinigten sich die beiden Eisfelder, die wir vorhin eins an jeder Seite hatten; und das Schiff sass fest. Nach vielen Anstren - gungen indessen und als sich das Eis ein wenig löste, gelang es uns, das Schiff in eine eisfreie Öffnung zu winden, worin wir uns kreu - zend halten konnten. Eine Gallias und eine Yacht schienen gleichfalls im Eise zu sein. Ringsum erschien alles wie eine Eisfläche. General - mißws. Kurs bis 4 h morgens WSW. Mittags Hoopen Eylands SW Punkt pr. Compass in OSO. 1 1/2 Ml. Abst.

Montag, den 1. August : Immer noch Windstille. Trieben ohne Schiffsmacht zwischen dem Eise (3 h NM). Verteuten das Schiff der - art an den Eisflächen, dass es zwischen ihnen auf freiem Wasser lag und mit demselben in Stromrichtung forttrieb. Capt. Westin, der sich mit uns in gleicher Lage befand, hatte dasselbe Manöver gemacht. Gegen Mittag machten wir mit beiden Schaluppen Fall, von denen die eine erfolglos zurückkehrte. Mittags Hoopen Eylands SW Punkt in SOZUS. 2 1/2 Ml. Abst.

Dienstag, den 2. August : Befanden uns in derselben Lage wie gestern. Machten Fall mit der gestern zurückgekehrten Schaluppe und sahen kurz nachdem die andere mit 3 vollen und einem halben Walrosse zurückkehren. Die eben abgefahrene brachte 6 h abends 2 Walrosse. Mit genauer Not gelang es uns, das Schiff von einem grossen Eisstücke, das in unserem Kursstriche trieb, frei zu halten, aber trotz alledem waren wir in kurzer Zeit ganz vom Eise eingeschlossen (7 1/2 h VM). Das Eis löste sich allmählich wieder. Machten Fall mit beiden Schalup - pen. Mittags Hoopen Eylands SW Punkt pr. Compass in SzuO 1/2 O und dessen NO Punkt in OZUS.

Mittwoch, den 3. August : Leise SW Kühle bei nebliger Luft (2 1/2 h NM). Eine Schaluppe kehrte erfolglos zurück und ging nach erfolgter Verproviantierung wieder auf den Fang. Die andere erbeutet 2 Walrosse. Die 2. Tour der erstgenannten blieb auch ohne Erfolg. Mit - tags Hoopen Eylands NO Punkt pr. Compass in OZUS. 5 Ml. Abst.

Donnerstag, den 4. August : Wind NOZUO, speckten die erbeuteten Walrosse ab und salzten die Häute ein. Eine von einer Schaluppe unter - nommene Tour blieb erfolglos. Das Eis schloss sich wiederum um uns dicht. Mittags Hoopen Eylands SW Punkt pr. Compass in SzuO.

Freitag, den 5. August : Taten durch Warpen, Bugsieren und Winden alles mögliche, um mehr Wwärts zu gelangen, woselbst das Eis etwas loser zu sein schien, mussten aber wie ehemals das Schiff an den Eis - flächen verteuten. Mittags Hoopen Eylands SW Punkt pr. Compass in S 1/2 O. 5 Ml. Abst.

Sonnabend, den 6. August : SW Wind, abwechselnd neblige und klare Luft. Erlegten einen Eisbär. Sassen wie eingemauert im Eise, dazu kam noch, dass die Eisflächen mit solcher Kraft gegen das Vorderteil drängten, dass entweder die Vordermuring zu brechen oder das Schiff aus seinen Fugen zu gehen drohte. Wir brachten dieserhalb 1 Warpanker mehr aus. Mittags Hoopen Eylands SW Punkt pr. Compass in SzuO. 5 Ml. Abst. Lens Schiff.

Sonntag, den 7. August : SSO Wind mit grauer Luft. Das Eis löste

sich ein wenig und ermöglichte, das Schiff auf die andere Seite der Eisfläche zu ziehen, woselbst der Druck nicht so stark zu sein schien. Vom Top war kein freies Wasser zusehen. Mittags peilten Hoopen Eylands SW Punkt pr. Compass in SzuO $1\frac{1}{4}$ Ø. 5 $1\frac{1}{4}$ Ml. Abst.

Sonnabend, den 13. August : Sturm aus S. Verstärkten unsere Muring. 2 Eisbären, die uns näher besehen wollten, ergriffen bei unserer Annäherung schleunigst die Flucht.

Sonntag, den 14. August : Leise südl. Kühle. Lösten die Hintermuring und suchten mit vereinten Kräften vermittelst der Schiffs - winde das Schiff vorwärts zu arbeiten, leider aber erfolglos. Auch nicht einen Finger breit gab das Eis nach, so dass wir nach vielen Anstrengungen das Schiff wie vorhin befestigen mussten. Abends um 8 h brach das neue Kabeltau, das wir vom Vorderteil aus befestigt hatten. Um nun einer Wiederholung solchen Unfalls vorzubeugen, befestigten wir nebst diesem noch 3 andere Taue; auch ebneten wir mit Lensen das Eis an den Seiten des Schiffes, damit dieses überall hart an lag und nicht scheuerte.

Montag, den 15. August : Starker Frost. Nachten mit 4 Mann eine Recognoscirungstour in SW Richtung und sahen, dass dort dasselbige weit schwerer und unebener war. Zwei von den Vieren gehörten bei Capt. Westin, der mit uns in gleichem Zustande war, an Bord.

Dienstag, den 16. August : Südl. Wind bei dichtem Nebel. Die Leute verweigerten ein Längeres an Bordbleiben und gründeten diese ihre Weigerung auf folgendes : Dass das Schiff diesen Herbst herauskommen könne, war einem solchen Froste gegenüber bei südl. Wind (wie viel mehr musste es bei No Wind, der uns allein aushelfen konnte, frieren) rein unmöglich. Hier aber zu überwintern war bei dem geringen Proviantvorrathe ebensowenig ratsam; dazu kam noch, dass es uns jetzt noch glücken konnte, jenseits des Eises ein Schiff anzutreffen, später aber auch diese Hoffnung als verschwunden betrachtet werden müsste. Demgemäss entschlossen wir uns, Capt. Westin und Wetter eintreten würde, die auch nur im entferntesten auf Rettung schliessen liesse, mit unsern Schaluppen zu flüchten. Mittags obser- vierten durch Lot stark NO setzenden Strom. Verwandten die Zeit zum Verlassen des Schiffes, unter anderem befestigten 2 Kimkiele eines zu jeder Seite des wahren Bootskielles, um die Schaluppen desto leichter übers Eis ziehen zu können.

Mittwoch, den 17. August : SO Wind, neblige Luft. Erblickten bei aufklarerer Luft Spitzbergen in SW $1\frac{1}{2}$ W. 7 Ml. Abst. (NM 4 h).² Nachdem die Mannschaften beider Schiffe zusammengerufen und ein- stimmig erkannt worden war, dass der einzige Weg zur Rettung im Ver- lassen des Schiffes bestünde, empfahlen wir uns dem Schutz des Allmächtigen und traten in seinem Namen den Weg übers Eis an. Nur 7 Mann (6 vom andern und einer von unserm Schiff) hatten sich eines andern besonnen und wollten lieber den ihnen zukommenden Proviantteil für sich behalten, um an Bord ihr Leben so lange als möglich zu fri- sten. Mit dem Rest der Mannschaft ging es nun vorwärts, so lange, bis wir, zu sehr ermüdet, uns zur Ruhe niederlegten. Zu dem Ende legten wir die Schluppen beieinander hin, überzogen dieselben mit den mitgenommenen Segeln, setzten Wache mit 2 Mann und schliefen in den Schaluppen. Am folgenden Morgen 6 h erblickten wir die von uns verlassenen Schiffe in NO $1\frac{1}{2}$ Ml. Abst. Nachdem wir uns nun durch

ein mehr als frugales Frühstück gestärkt hatten, traten wir wiederum unsere Wanderung an, wurden aber schon gegen Mittag durch den zunehmenden Wind gehindert.

Freitag, den 19. August : Eben nach Mittag ging einer von uns so von ungefähr hinter eine Eisscholle, kam aber schnell wieder zurück und verkündete, dass dort ein Eisbar sitze, der stark blute. Nachdem er sich mit einer Lende bewaffnet hatte, ging er in Gesellschaft von dem (jetzt verstorbenen) Capt. Dirk P. Eschels, einem Bruder der Kapitäns, der zu dieser Zeit Matrose war, hin, um ihn zu erlegen. Das Tier war auch schon so ermattet, dass es gar keinen Versuch zur Gegenwehr machte und sich ruhig den Garaus machen liess. Von seinem warmen Blute war das Eis in nicht geringem Umfange schwammartig locker geworden.

Sonnabend, den 20. August : morgens um 3 h ging es wieder vorwärts. Durch eingetretenen Nebel aber, verbunden mit Regen, wurde der Marsch dermassen erschwert, dass wir öfters ausruhen mussten. Abends um 3 h, nach dem wir eine zuverlässige Eisfläche erreicht hatten, legten wir uns in den durch Wache und Segel geschützten Schaluppen zur Ruhe nieder.

Sonntag, den 21. August : Morgens um 3 h rief die Wache zum Weitermarsch und so zogen wir mit den Schaluppen übers Eis. Der heutige Marsch war noch schwieriger, als der an gestrigen Tage; trotzdem arbeiteten wir die Nacht durch.

Montag, den 22. August : Heute waren die Eisflächen weit grösser und ebener wie ehemals, und kam uns das, da wir ziemlich matt waren, gut zu statten.

Dienstag, den 23. August : Wind SO. Marschierten weiter, anfangs bei nebliger, nachher aber bei klarer Luft. Erblickten ein Boot hinter uns, das wie die unsrigen übers Eis gezogen wurde. In unserer Nähe angelangt, waren jene zurückgebliebenen 7 Mann die Insassen desselben. Sie hatten ihr früheres Vornehmen aufgegeben und wollten mit uns gemeinschaftliche Sache machen.

Mittwoch, den 24. August : Indem wir einige ziemlich weite Öffnungen im Eise erblickten, versuchten wir es, zu Wasser vorwärts zu kommen, mussten aber, weil der Strom die Eisfläche zusammentrieb, die Schaluppen wieder aufs Eis schleppen. Na um 3 h, als sich das Eis wiederum löste, zogen wir dieselben wieder ins Wasser und arbeiteten SW-wärts. Hoopen Bylands pr. Compass in WSW.

Donnerstag, den 25. August : Wind wie gestern, dabei periodischer Nebel. Arbeiteten trotzdem bestmöglich vorwärts; bald und die meiste Zeit übers Eis ziehend, bald aber auch rudierend. Der Nebel ward gegen Mittag anhaltend dicht, und waren wir deshalb genötigt, die Schaluppen aufs Eis zu ziehen, um eine Änderung im Wetter, die gegen 7 h ab. erfolgte, abzuwarten. Um diese Zeit ermöglichten viele und grosse Öffnungen im Eise ein Fortkommen zu Wasser. So arbeiteten wir unaufhaltsam vorwärts bis

Freitag, den 26. August : um 4 h. Um diese Zeit hinderte uns der wieder eingetretene Nebel an der Weiterfahrt und zogen wir daher die Schaluppen wieder aufs Eis. Hier verspürten wir sichere Seedingung. Durch diesen Umstand nun zu der Hoffnung, dass wir uns an der Aussenkante des Eises befänden, berechtigt, beschlossen wir,

Klare Witterung abzuwarten, mithin der Erfüllung unseres Wunsches, dass sich irgend ein Rettung bringendes Schiff uns armen Schiffbrüchigen nahen werde, entgegenzusehen. Um 10 h N., als sich der Nebel verborgen hatte, erblickten wir Hoopen Bylands in SSO 1 1/2 Ml. Abst. Zogen unsere Schaluppen zu Wasser und ruderten bis 3 h N. und da (o welche Freude!) waren wir auf freiem Wasser. Gegen Abend nahte ein Sturm aus ONO. mussten daher die Schaluppen wieder aufs Eis ziehen.

Sonnabend, den 27. August : Sturm, Regen und Schnee hinderten die Weiterfahrt und erst am

Sonntag, den 28. August : Um 3 h trat so viel günstige Wetterveränderung ein, dass wir uns zur Abfahrt anschicken konnten. Nun waren uns aber die vom Regen durchnässten Kleider dermassen festgefroren, dass wir uns kaum zu bewegen vermochten, allein wir durften, wenn wir gerettet werden wollten, nicht säumen, und so arbeiteten wir vorwärts, so gut wir konnten. Um 9 h Ab. zogen wir des eingetretenen Nebels wegen die Schaluppen wieder aufs Eis.

Montag, den 29. August : Immer noch dichter Nebel. Konnten nicht daran denken, weiterzufahren und Land zu finden.

Dienstag, den 30. August : Mg. um 5 h lief der Wind auf ONO, die Luft wurde hell und wir erblickten die Tausend Inseln. Um 9 h N. fuhren wir weiter und richteten unsern Kurs auf die südlichste der genannten Inseln. Hier langten wir um Mittag an bei dichtem Nebel. Beschlossen zu warten, bis die Luft wieder hell würde, hatten aber auch genug zu tun gehabt, den stark ostwärts setzenden Strom zu stoppen.

Mittwoch, den 31. August : morgens 10 h ward die Luft wieder hell; und in der Hoffnung, ein Schiff zu entdecken, getäuscht, richteten wir unsern Kurs westwärts nach einer andern Insel, vor der wir denn auch 2 h N. ankamen. Wiederum dichter Nebel, der, wenn auch ein Schiff in der Nähe gewesen wäre, dasselbe doch vor unsern Augen verborgen haben würde. Stoppten wie gestern den Strom und rösteten das Fleisch eines oben erbeuteten Walrosses. Dies lang, entehrte warme Esse mundete vortreflich.

Anmerkung : Das Rösten des Fleisches ging, wie mein Vater erzählte (seine Erzählung war zu charakteristisch, als dass ich sie unerwähnt lassen dürfte) auf folgende Weise vor sich :

Ein grosses Feuer, zu dessen Unterhalt wir verschiedene brennbare Stoffe herbeischafften, wurde angezündet und die ganze Mannschaft sass im Kreise um dasselbe herum. Jeder hatte seine Portion Walroßfleisch bei sich, spießte dasselbe auf eine Holzpinne und hielt es so lange ins Feuer, als es der leere Magen und die bald erkohlte Pinne erlaubten. Nach vollendeter Mahlzeit legte man sich zur Ruhe nieder.

Donnerstag, den 1. September : Östl. Wind, ruderten nach einer andern Insel NW-wärts und kamen um 5 h ab. daselbst an. Am folgenden Tage, am

Freitag, den 2. September : (die Nacht hatten wir, wie auf den andern Inseln, an Land zugebracht) war wieder dichter Nebel eingetreten, der sich erst am Mittage verlor. Um diese Zeit ruderten wir wieder scewärts bis auf den Abend. Dann schleppten wir unsere Schaluppen aufs Eis und ruhten aus. Die tägliche Ration war ein Zwieback pr. Mann.

Sonnabend, den 3. September : Weil unsere Hoffnung, ein Schiff anzutreffen, schon sehr geschwunden war, ward beschlossen, falls dieselbe mit dem heutigen Tage sich nicht erfülle, ein, wie uns in Hammerfest erzählt worden war, bei Walespoint liegendes russisches Fischerfahrzeug aufzusuchen und möglicherweise damit unsere Rettung zu bewerkstelligen. Kein Schiff liess sich sehen und der eben ge-
nannte Entschluss ward in Ausführung gebracht. Abends erblickten Walespoint in NNo. Über Nacht starkes Schneegestöber.

Sonntag, den 4. September : Heute morgen wurde das Treibeis so dicht, dass wir weder rudern noch schleppend vorwärts kommen konnten. Dieser Umstand nötigte uns, eine Schaluppe stehen zu lassen und mit den beiden andern nur äusserts langsam vorwärts zu arbeiten.

Montag, den 5. September : NO Wind und starker Frost. Sahen Walespoint in NOzuO 5 Mi. Abst. Nachdem wir bis 3 h morgens geruhet hatten, brachen wir wieder auf und schritten sehr langsam vorwärts, da die vielen unebenen und nur kleinen, nicht aneinander schliessenden Eisflächen, die wir fast immer durch Springen erreichen mussten, das Schleppen gar sehr erschwerten. Nach langen Anstrengungen, deren Erfolg ein überaus geringer war, erkannten wir einstimmig, dass es unmöglich sei, mit der einen, etwas schwereren Schaluppe vorwärts zu kommen. Deshalb entschloss sich nun die Besatzung desselben, von denen die Hälfte (Sören Klein, Andreas Grünberg, Dirk P. Eschels, der Koch und der Kajütenjunge E.M. Decker) zu meinen Leuten gehörte, den Weg zu Fuss fortzusetzen. Ich selbst, der ich auch zu der Besatzung der Schaluppe gehörte, wechselte mit Thesman, einem der in Hammerfest an Bord genommenen Fischerleute, damit, falls einer der beiden Teile gerettet werden sollte, auch einer von uns Syltern dazwischen sei; dazu kam noch, dass ich mich nicht stark genug fühlte, den Rest des Tages zu Fuss zurückzulegen. So geschickte ich mich denn zu der Schaluppe, die Capt. Westin gehörte. Darauf teilten wir den nun geringen Vorrat an Zwiebacken (jeder erhielt 1 1/2 St. und ein wenig Walroßfleisch), ein Teil wünschte dem andern glückliche Reise und wir schieden. Wir, die wir zurückblieben, arbeiteten bis 9 h abends und um diese Zeit legten wir uns gänzlich ermattet zur Ruhe nieder. Unsere Kameraden, die starke Fortschritte machten, sahen wir bis 1 h des Nachts.

Dienstag, den 6. September : Heute nördl. Wind und starker Frost (5 h u.) Setzten unsere Reise fort, mussten aber zu unserm grossen Leidwesen bemerken, dass das Eis seawärts mit uns trieb, mithin, dass wir seit dem gestrigen Tage nichts gewonnen hatten. Einige Kleidungsstücke unserer vorangegangenen Kameraden, welche erstere wir unterwegs liegen sahen, berechtigten uns zu dem Glauben, dass das Gehen sehr schwerfallen müsse. Uns selbst war das Schleppen mit der Schaluppe kaum mehr möglich. - Als nun das Eis immer unebener wurde, entschlossen wir uns, die Schaluppen zu verlassen und unsern Kameraden zu folgen. Unserm geringen Proviantvorrat und sonst das Notwendigste mit uns nehmend, liefen wir so schnell, wie wir konnten, unsern Kameraden nach; gönnten uns auch des Nachts keine Ruhe, und als wir, zu sehr ermattet, 1/4 Stündchen ausruhen wollten, zwang uns die furchtbare Kälte wieder zum Gehen.

Mittwoch, den 7. September : Östl. Wind. Gutes Wetter. Einige hatten schon ihr Essen verzehrt.

Donnerstag, den 8. September : Fingen ein Walroß und kochten dessen Fleisch in einem Kessel. Zur Feuerung verwandten wir Walroßspeck, auch gaben wir unsere Stöcke, die wir bis jetzt als Stütze beim Gehen gebraucht hatten, dazu her. Walespoint war beständig in Sicht.

Freitag, den 9. September : Heute Morgen war das Wasser sehr frei, einzelne Eisschollen trieben umher, und nur wenn der Strom sie zusammentrieb, mithin dieselben von unserm Standpunkt aus erreichbar machten, konnten wir ein wenig weiter-kommen. - Die Zeit nun, die wir, ohne weiterzukommen, auf unserer Scholle zu bringen mussten, benutzten wir auf folgende Weise : 2 Linsen, die wir von Bord mitgenommen hatten, wurden dadurch, dass ein zwischen zwei Stäben befestigtes Stück Leder an ihren Enden fest gebunden ward, zum Rudern eingerichtet. Abends um 11 h hatten sich die Eisschollen derart verbunden, dass wir zu Fuss vorwärts-konnten, liefen deshalb bis zum folgenden Morgen um 5 h.

Sonnabend, den 10. September : Ruderten auf einer Eisscholle ins offene Wasser hinaus, machten aber sehr unbedeutende Fortschritte. Walespoint in NO pr. Compass. 1 Ml. Abst. - Endlich, nachdem wir etwas näher unter Land kamen, schien der Strom abzunehmen, vielleicht auch mitzuwirken, und machten wir jetzt gute Fortschritte, so dass wir abends um 9 h das russische Fahrzeug und die Hütte sehen konnten. Ehe wir an Land kamen, musste ich noch ins Wasser fallen, und wurden dabei die Schiffsdokumente nass. Den Leuten gelang es indessen, mich wieder herauszuziehen, und fast erfroren betraten wir bald darauf das Land. - So schnell, als es uns bei unserer gänzlichen Ermattung möglich war, eilten wir nun zur Hütte, in deren Nähe das Schiff, genannt Lötze, lag und hatten die nicht zu beschreibende Freude, allda unsere vorangegangenen Kameraden aufzufinden. Dieselben waren schon am vorigen Tage und zwar auf dieselbe Weise hier angekommen. Ein trauriger Anblick war es für sie gewesen : Die ganze russische Schiffsmannschaft, 18 an der Zahl, lag tot an der Erde; 16 davon waren in Matten eingewickelt und vor die Hütte gelegt, die übrigen 2 lagen in der Hütte; auch fand man auf dem Tisch einen Brief, den der zuletzt Gestorbene an seine Angehörigen gerichtet haben mochte.-

Anmerkung: Mit welcher Gier wir nun, erzählt mein Vater, über die glücklicherweise nicht in geringer Quantität nachgelassenen Lebensmittel herfielen, lässt sich nicht ausdrücken. Dass uns aber die Walroßsuppe, die wir gleich nach unserer Ankunft assen, mitsamt den darin gekochten Walroßblutklößen gut schmeckte, wird jeder gern glauben. Das erste übrigens, was wir bei unserer Ankunft gegessen, war eine Anzahl verschimmelter Brotrinden.

Ehe ich nun in der Beschreibung der Schicksale der soweit Geretteten fortfahre, kehre ich zu denjenigen davon zurück, die am 5. September von den anderen schieden und, wie gesagt, schon am Tage vorher ankamen - bemerken muss ich aber dabei, dass das Folgende nicht aus dem Journal genommen, sondern eine mündliche Überlieferung meines Vaters ist.

Nachdem wir den Rest unseres Proviantes, so erzählt mein Vater, geteilt hatten, wobei jeder kaum 2 Schiffszwiebacke und ein kleines Stück gekochtes Walroßfleisch erhielt, trennten wir uns von unsern Kameraden. Es war dies eine Szene, die mir noch sehr lebhaft im Gedächtnis ist, und zwar umsomehr, da ich von meinem Schwager, in der Person des Kommandeurs, dem ich wie einem Vater zugetan war, vielleicht auf ewig Abschied zu nehmen gezwungen war. Dieser hatte nämlich beschlossen, sich von der andern Partei zu halten, um alles mögliche getan zu haben, dass nicht unsere Familie den Verlust dreier Mitglieder zu beklagen habe.

mit Spazierstöcken, die wir uns aus den Ruderbänken (Duchten) des verlassenen Bootes geschnitten hatten, versehen, traten wir, die Nachzügler mit ihrer Schaluppe bald weit hinter uns lassend, wohlgenut unsere Wanderung an. Am folgenden Tage war unser Proviant schon grösstenteils und von einigen schon ganz verzehrt; unsere durch das Gehen und Springen von einer Scholle zur andern, sowie durch die spärliche Nahrung sehr in Anspruch genommenen Kräfte waren derart reduziert, dass wir nur mit Mühe, nach den täglich notwendigen Ruhestunden, einen alten Mann zum Aufstehen und Weitergehen bewegen konnten. Seine stete Einrede war: "Lasst mich ruhig mein Ende abwarten, ich habe nicht die Kraft, mich aufzuraffen, viel weniger noch fortzuschreiten". Indessen richteten die Kräftigsten unter uns ihn auf und führten ihn. Wer weiss, hätten wir geahndet, welche Strapazen und Gegenschläge unserer harreten, wir hätten vielleicht allesamt den Mut verloren und uns der Verzweiflung hingegeben; so aber und in der Hoffnung, das Eis werde mit dem Lande zusammenhängen, within nur höchstens ein paar Tage hinreichen, der vorläufigen Gefahr zu entrinnen, verfolgten wir mutig unser Ziel. Als wir aber am dritten Tage nach unserer Trennung von den übrigen ungefähr eine deutsche Meile vom Lande entfernt ein offenes Meer vor uns sahen, war unsere Angst, unseren Jammer zu beschreiben; auch der gewandtesten Feder möchte solches unmöglich sein. - Seit längerer Zeit mit einer mehr als kärglichen Ration Brot und Wasser genährt, jetzt ohne jegliche Nahrung, Wasser ausgenommen, welches letztere wir hier, dank der Vorsehung in förmlichen Seen auf dem Eise vorfanden, standen wir an einer Biskante, allem Anschein nach ohne irgend ein Mittel, uns dem Lande, wo wir das Schiff liegen sahen, zu nähern. Die höchsten Eisflächen wurden bestiegen, und im Chor erscholl unser Ruf zum Schiffe hinüber; allein dort regte sich nichts, keine Antwort ertönte, und waren wir demnach gänzlich auf uns selbst angewiesen. - Die Not macht erfindlich. So hatten wir beim Verlassen der Boote 3 Linsen mitgenommen, um uns gegen Bisslücken zu schützen; wenn wir dieselben nun auch in dieser Hinsicht zu gebrauchen schon nicht geblieben wären, so zeigte sich doch bald, wie nützlich sie uns werden sollten. Diese Linsen wurden dadurch, dass wir von einem unserer Kleidungsstücke etwas abriss, diese rechteckförmige Fläche an ihren langen Seiten an Querstäbchen befestigten und dies wiederum über die Linsen banden, zu Rudern umgeschaffen. Damit versehen, entschlossen sich nun die 4 Rüstigsten unter uns zu dem Versuch, auf einer kleinen Bisscholle rudern das Land zu erreichen. Sie nahmen Abschied von uns mit dem Versprechen, uns, wenn sie glücklich das Land erreichen sollten, am folgenden Tage mit dem russischen Boot nachzuholen; wir wünschten ihnen eine glückliche Reise und gewannen wieder etwas Mut, da, solange wir unsere Bisschiffer sehen konnten, die Fahrt äusserst glücklich vorstatten ging, wenn auch nur langsam. - Jeder wird sich denken können, dass für uns Zurückgebliebene die Hauptsache darin bestand, einige Nahrung zu erhalten. Hierzu wurde nun ein von Capt. Westin mitgeführtes Gewehr das Mittel, indem es diesem ziemlich geübten Schützen gelang, einen Eisvogel von der ungefähren Grösse einer Taube zu erlegen. Diese kostbare Beute wurde notdürftig gerupft, und nachdem es in 9 gleichen Teilen durchs Los verteilt worden war, roh aufgegessen; nachher habe ich noch, erzählt mein Vater, die Gedärme untersucht und das daran klebende steifgefrorene Blut abgeleckt. In dieser Lage verharrten wir bis zum 9. des Morgens, ohne dass unsere Hoffnung, die Rückkehr unserer Kameraden, erfüllt wurde. Es lag nunmehr die Vermutung nahe, dass ihnen auf der beschwerlichen Fahrt ein Unglück zugestossen sei. Um nun nicht vor Hunger und Kälte umzukommen, blieb uns nichts übrig, als ebenfalls auf einer Bisscholle den Versuch, das Land zu erreichen, zu wagen. Dieser musste für uns noch beschwerlicher werden, indem wir eine grössere Scholle mit den uns gebliebenen, auf die vorhin angeführte Weise in Riemen verwan-

delten Spazierstöcke fortzubewegen hatten. - So verliessen wir dann mit Tagesanbruch die Eiskante. - Indessen, so lange hatten wir noch nicht gerudert, als der aus Finnländern bestehende Teil von uns die Arbeit einstellte und erklärte, sich nicht länger vergeblich abmühen zu wollen; trotzdem gelang es uns nach ca. 12 stündiger, harter Arbeit, auf den Knien rudern, das Land zu erreichen. - Hier wurden nun auch die Finnländer wieder lebendig, und froh bestiegen wir alle miteinander das langersehnte Ufer. Das erste, was sich hier unsern Blicken darbot, waren ein paar hölzerne Baracken, neben welchen 4 in Pelze gehüllte Männer standen. In diesen erkannten wir denn auch sehr bald unsere Kameraden, die nach ihrer späteren Aussage vergeblich bemüht gewesen waren, Tags zuvor uns abzuholen, dafür aber einen Seehund gefangen hatten, der uns denn auch schon, in einem grossen Kessel kochend, gar lieblich entgenduftete und uns seit länger als 3 Wochen das erste warme Gericht zu werden versprach. Unsere eigene vorläufige Rettung liess uns zuerst die armen Russen vergessen. Indessen haben wir ihnen, 18 an der Zahl, bald darauf den letzten Liebesdienst erwiesen und sie, so gut es in dieser Felsengegend möglich war, nicht ohne ein stilles Gebet zur Erde bestattet. Nach Beendigung dieser traurigen Arbeit legten wir uns zur Ruhe nieder und über Nacht wurden wir durch die Ankunft unserer seit dem 5. Septbr. verlassenen Kameraden freudig überrascht.

Soweit die Erzählung meines Vaters. Alle Schiffbrüchigen hatten sich nun also wenigstens so weit gerettet, und Capt. Eschels fährt in seinem Journal fort wie folgt :

Sonntag, den 11. September : Das Eis trat wieder in unmittelbare Verbindung mit dem Lande. Wir waren zu sehr erschöpft und bedurften noch der Ruhe.

Montag, den 12. September : Auch der heutige Tag musste der Ruhe gewidmet werden, da die Mehrzahl von uns schlimme Füsse hatte. Bei einigen waren die Fusszehen so verfroren, dass sie sich selbst gar nicht mehr ähnlich sahen, und war es mit ungeheuren Schmerzen verbunden, die an die Beine festgefrorenen Strümpfe ausziehen. 10

Dienstag, den 13. September : Gingen an Bord des russischen Schiffes und arbeiteten das darin befindliche Wasser und Eis aus demselben. Das Schiff hatte vor unklar. Anker gelegen, war treibend geworden und an der Backbordseite beim Anstoss ans steinigste Ufer verletzt. Wir hegten die Hoffnung, dies alles ausbessern und uns mit dem Schiff nach Hammerfest retten zu können. Damit (mit dem Kalfaten nämlich) beschäftigten wir uns bis zum Montag, dem 19. September, ohne dass etwas sonst Bemerkenswertes vorfiel.

Am Dienstag, dem 20. September versuchten wir bei Hoch-Wasser das Schiff abzubringen, aber vergeblich.

Mittwoch, den 21. September : Brachten Trossen aus, um das Schiff abzuwinden, aber wiederum vergeblich.

Donnerstag, den 22. September : Soweit das Gesicht reichte, war das Wasser eisfrei. Arbeiteten vergeblich am Schiff.

Freitag, den 23. September : Heftiges Schneegestöber verhinderte uns zu arbeiten.

Sonnabend, den 24. September : Stilles Wetter, periodischer

Schneefall. Über Nacht glückte es uns, die Lotse abzuwinden, und verteilten wir dieselbe am Sonntag auf tiefem Wasser, auch fingen wir an, den von den Russen nachgelassenen Proviant an Bord zu schaffen.

Montag, den 26. September : Wind NO bei gutem Wetter. Beschäftigt mit dem Anbordbringen des Proviantes.

Dienstag, den 27. September : Alles, was einigen Wert hatte, war an Bord gebracht, das Schiff war damit bequem beladen und banden wir heute die letzten Segel unter. Auch durchsuchten wir noch in weitem Umkreise die Insel, ob vielleicht noch jemand der russischen Besatzung da sei, dem wir ja, mit dem Schiff weggehend, den einzigen Rettungsweg nehmen würden; allein vergebens. So lichteten wir denn die Anker, lösten die Taue und segelten bei nördl. Winde aufs Neue ins Eismeer hinaus.

Mittwoch, den 28. September : Kurs SW. Mittags, Walespoint in ONO. nach Mutmassung 3 Ml. Abst. Des Nachmittags sahen wir im SO die Eisfläche vor uns, die sich SWwärts ausdehnte (4 h NM). Mussten des Eises wegen unter den Wind drehen. Dieser war unterdessen W geworden und brachte Schneeböen. Wir waren nämlich in eine Eisbucht hineingekommen, die wir durchschiffen zu können glaubten, allein, bald hätte uns dieser Versuch den abermaligen Verlust des Schiffes gekostet; dieses konnte die Eisfläche nicht mehr durchbrechen und nur mit genauer Not gelang es uns, dasselbe durchs herandrängende Eis wieder herauszubringen. Über Nacht war es fast ganz stille, bis 7 h Mg. eine frische nördl. Brise durchkam. Steuerten nach der Beschaffenheit des Eises.

Donnerstag, den 29. September : Walespoint in mißws. Kurs S. Abends machten kleine Segel und beschlossen, weil das Weitersegeln gefährlich war, den Tag abzuwarten.

Freitag, den 30. September : Setzten alles voll und gelangten eben vor Mittag in freies Fahrwasser. geg. Breite N $75^{\circ}54'$, Länge $19^{\circ}6'$ O. Grw.

Sonnabend, den 1. Oktober : Der Wind war recht günstig; machten daher beträchtliche Distanzen geg. Breite $73^{\circ}54'$, Länge $19^{\circ}6'$ O. Grw.

Sonntag, den 2. Oktober : Wind O, klare Witterung. geg. Breite $72^{\circ}27'$ N bek. Länge $20^{\circ}21'$ O. Grw.

Montag, den 3. Oktober : Wind O. wie gestern mit steifstehender Luft. Gewahrten mit Anbruch des Tages die Norweg. Küste, vermochten sie der dicken Luft wegen nicht genau zu erkennen. Mittags befanden uns auf $71^{\circ}46'$ N Breite und $20^{\circ}7'$ Länge O. Grw. Demnach musste das Land ca. 6 Ml. entfernt sein. Der Wind, der sehr leise gewesen war, lief um 3 h NM auf SO und ward ziemlich frisch. Die Luft war aber immer noch bedeckt, so dass wir das Land nicht kennen konnten und uns entschlossen, unter den Wind zu drehen. Über Nacht lief der Wind westlich.

Dienstag, den 4. Oktober : Des Morgens mit Tagesanbruch erblickten Loppen in SO rp. Compass; hielten deshalb ab und steuerten landwärts. Abends um 10 h befanden wir uns im Hafen von Hammerfest, machten, nachdem wir zu Anker gegangen waren, die Segel fest und klärten das Deck auf.

Tags darauf meldeten wir uns gehörigen Orts zum Seeprotest.
