

Walfangreise

Olympic Challenger

1950 - 51



EINFÜHRUNG

Einige Monate nach seinem Abitur 1950 bekam mein älterer Bruder Klaus Nellen (5.5.1929) die Gelegenheit, als ungelernter „Walverarbeiter“ an einer Walfangreise in die Antarktis und anschließend vor der südamerikanischen Küste teilzunehmen.

Der griechisch-argentinische Reeder Aristoteles Onassis hatte erkannt, dass mit der Ausbeutung der während des zweiten Weltkriegs wieder erstarkten Walbestände viel Geld zu verdienen war. Wale spielten damals noch eine wichtige Rolle als Rohstoffquelle für die Herstellung von Lebensmitteln, Seife und anderer Produkte. Für Deutschland war es nach dem verlorenen Krieg zwar immer noch verboten, sich am internationalen Walfang unmittelbar zu beteiligen, aber es gab viele erfahrene deutsche Seeleute, die vor 1939 an deutschen Walfangexpeditionen beteiligt gewesen waren. Sie waren für Onassis eine willkommene Ressource, seine Anfang der 1950er Jahre bei „Howaldt“ in Kiel gebaute Walfangflotte mit Personal jeglichen Bedarfs zu versorgen, allen voran das Walfangmutterschiff „Olympic Challenger“.

Ein entsprechendes Angebot bekam auch ein Onkel von mir, der als Ingenieur bei der Düsseldorfer Firma Henkel tätig war und der vor dem Krieg unter anderem als Chief die Kocherei auf dem firmeneigenen Walfangmutterschiff „Jan Willem“ geleitet hatte.

Neben erfahrenen Walfängern erhielten auch vier Abiturienten verschiedener Gymnasien die Möglichkeit, vor dem Studium durch Beteiligung an dem Onassis'schen Unternehmen als „studentische Hilfskräfte“ einige Monate lang gut Geld zu verdienen.

Während seiner siebeneinhalb Monate währenden Reise hatte mein Bruder Aufzeichnungen zum Verlauf der Fahrtroute, den Vorkommnissen an Bord, über seine Beobachtungen und Gedanken und über persönliche Eindrücke und Erfahrungen gemacht sowie Personen erwähnt, die er auf dem Schiff kennen gelernt hatte, darunter Dr. Kurt Schubert, der amtlich an der Expedition beteiligte Biologe der Bundesforschungsanstalt für Fischerei in Hamburg. Mit ihm machte mich mein Bruder ein paar Jahre später nach meinem eigenen Abitur bekannt, um mir von ihm einige Ratschläge zum Biologiestudium, für das ich mich entschieden hatte, geben zu lassen.

Die Teilnahme meines Bruders an einer Reise ins Südpolarmeer so bald nach Ende des Kriegs war natürlich auch ein Ereignis für seine Familie und deren Freunde und Bekannte, und einige seiner früheren Lehrer hatten ebenfalls Interesse an seinen Erlebnissen und erkundigten sich bei mir nach seinem Befinden und aktuellen Aufenthaltsorten. Briefe, die lange unterwegs gewesen waren, gaben Auskunft und dann natürlich seine Erzählungen, nachdem er im Mai 1951 wieder nach Hause zurückgekehrt war. Daß mein Bruder sich darüber hinaus an Bord viele Notizen gemacht hatte und aus diesen dann in klarer Handschrift einen ausführlichen Reisebericht über seine Erlebnisse zusammengestellt hat, habe ich erst viele Jahre nach seinem Tod erfahren: Seine Tochter Heike Kaffka fand ihn Anfang 2024, fest eingebunden zwischen grünen Buchdeckeln, im Nachlass ihrer Eltern. Seiner Familie gegenüber scheint mein Bruder nie etwas darüber erzählt zu haben, dass er seine frühen Erlebnisse an Bord eines Walfang-Mutterschiffs auf 180 Seiten dargestellt hat.

Als ich diesen Bericht jetzt las, fand ich ihn so anschaulich, spannend und historisch bemerkenswert geschrieben, daß ich mich um seine Digitalisierung bemüht habe, um die „Walfangreise Olympic Challenger 1950 – 1951“ auch anderen, die sich für das Thema Walfang interessieren, zugänglich zu machen, nicht zuletzt weil die Wale inzwischen so gut wie nicht mehr im Fokus der Wirtschaft sondern ganz in dem des Natur- und Tierschutzes sowie der Wissenschaft stehen, was uns weit Interessanteres über die erstaunlichen biologischen Eigenschaften dieser Tiergruppe offenbart als es je Statistiken über ihre volkswirtschaftliche Bedeutung vermocht haben. Dass diese in Verbindung mit ausschließlich kapitalistischen Interessen fast zur Ausrottung einiger Walarten geführt hat, schien 1950 noch kaum jemandem bewusst zu sein.

Der Bibliothekar des Kieler GEOMAR-Instituts, Herr Martin Lembke, hat bei der Digitalisierung des vorliegenden Berichts unbürokratisch Hilfe geleistet. Die Tochter meines Bruders, Frau Heike Kaffka, geb. Nellen, aus dem Hessischen Oberursel hat ihr Einverständnis gegeben, daß der Text ihres Vaters Klaus Nellen aus Stade sowie einige von ihm gemachte Fotos jetzt einem größeren Kreis von Lesern zur Verfügung gestellt werden kann. Beiden danke ich herzlich!

Walter Nellen, Rosenfeld, Kreis Plön, August 2024

Walfangreise auf

W. M. S. „Olympic Challenge“

der Olympic Whaling Company, S. A.,

vom 28. V. 1950

bis zum 11. VI. 1951

im südliche Ozean und an

die Westküste Südamerikas.

Klaus Nellen.

Im Januar 1950 erfährt Onkel Paul, daß er in diesem Jahr wieder ein Walgangmuttergeschiff baut und damit in die Antarktis fährt. Ich denke mir, daß es mal sehr interessant sein würde, sich die Welt von der anderen Seite anzusehen. So frage ich bei einem Besuch Onkel Pauls ihn diesbezüglich. Die Sache geht klar!

Am Donnerstag, dem 19. Oktober ist die ganze Familie natürlich ausgeflogen; als abends Onkel Paul anruft, daß ich am anderen Tag in Kiel an Bord sein sollte. Als Walter dieses am anderen Morgen erzählt, gerät

alles in Aufbruch, da noch nichts ge-
packt ist. Zwischen Suchen und
Packen kann ich mich gerade noch
von einigen Leuten verabschieden.
Dann geht es im Wagen nach Kiel.

Am Sonnabend, den 21. Ok-
tober ist Probefahrt des „Olympic
Challenge“ auf der Ostsee. Das Wal-
fangmuttereschiff ist der ehemalige
T2 Tanker „Herman F. Witton.“ Der
Umbau erfolgte bei den Howaldts-
Werken in Kiel. Das Schiff wurde in
der Mitte „durchgeschnitten“ und 18 m
dazwischengesetzt, so daß es jetzt eine
Länge von 178 m hat. Auf das
ehemalige Tankdeck, jetzt Fabrikdeck,
wurde ein zweites Deck, Schlachdeck,
in 5,5 m Höhe draufgesetzt. Die Höhe
bis zum Schlachdeck beträgt jetzt 17,5 m.

Weiter wurde das Brückenaussen von mittschiffs nach vorne verschifft. Dieses sind natürlich nur einige rein äußerliche Veränderungsarbeiten. Die größte Breite des Schiffes ist 20,7 m. Die Wasserverdrängung beträgt jetzt 27.155 to, die Bruttoregistr.-Zahl 18.255 to.

Der Antrieb erfolgt durch eine Schraube, die turbo-elektrisch betrieben wird. In zwei Hauptmaschinenkesseln wird der Dampf für die Turbine erzeugt, die wiederum einen Generator antreibt, der den Strom für den Antriebsmotor liefert. Dieser Motor hat 6.000 PS.

Bei Höchstfahrt können 15 Knoten erreicht werden, während die Reisegeschwindigkeit bei 86 Umdrehungen der Schraube pro Minute 12,7 bis 13 Knoten beträgt. Der tägliche Heizölverbrauch ist ca 55 to. Allerdings nur im Fangfeld, wo noch vier Zylinder-

kessel in Betrieb gesetzt werden, die den Wirtschaftsdampf erzeugen, wie zum Beispiel für die Kookerei, die Winden die Kombüse usw.

Die Walfangflotte, die sich aus dem Mutter Schiff und 12 Fangbooten zusammensetzt, gehört der Olympic Whaling Company, S. A., Panama, einer Tochtergesellschaft der Central American Steamship Agency, N. Y. Bereedert wird die Flotte von der Großen Deutschen Walfang-Gesellschaft, Hamburg.

Bis Dienstag, den 24. liegen wir noch in der Werft und übernehmen Decksladung. Auch wird noch überall gehämmert und geriebet. Die Zeit für den Umbau war doch etwas knapp.

Am Mittwoch, den 25. legen wir uns auf die Reede vor Kiel, wo die Munition übernommen wird. Abends geht es dann in die Holtenauer-Schleuse, an den Ausrüstungs-Kai. Dort wird Vogelflug, 60 Schweine (lebend) etc. übernommen. Das dauert bis zum Freitagabend an. Dann ist endlich alles an Bord. Die Reise kann beginnen!

Die Reise zu "den gewaltigen Walfischen, die in einem Meer von Wasser schwimmen und ein Meer von Öl in sich schwimmen haben."

Fuller, "Profane and Holy State."

Sonnabend, 28. V. 1950.

Um 4²⁰ heult die Schiffssirene. Die letzten Gäste müssen das Schiff verlassen. Die Jilou, Tante Frieda und Herta, Walter, Uli, Horst, Otto Vogel und ich haben die letzten Stunden bei Onkel Paul in der Kammer bei einer Flasche Wein verbracht. Auch sie müssen jetzt von Bord und Abschied nehmen. Am Kai warten sie auf unsere Abfahrt im Wagen. Es regnet. Auch ist es lausig kalt. Ich gehe mit Fred, stud. jur., auf die Brücke, um nochmal zu winken und das Ablegemanöver mit anzusehen. Um 6³⁰ ist es endlich so weit. Das Schiff ist von mehreren Schleppern bis in die Mitte des Kanals manöviert und macht nun langsame Fahrt voraus. Gute Fahrt und schönes Wetter! Am Bord and an der Pier wird eifrig gewinkt und die

letzten GröÙe schallen über das Wasser.
Kaum kann man die Zurückbleibenden
im Morgenrauen erkennen. Die Besatzung
bringt ein dreifaches „hipp, hipp, hurra“
aus und an Land ertönt das Geknurre
der Autos. Schnell bleibt alles bei der
ersten Biegung des Kanals hinter uns
zurück.

Mit 10 Knoten Fahrt ziehen wir nun
durch den Kanal. Eine wunderbare
Herbstlandschaft gleitet an uns vorüber.
Wälder, Wiesen, Moore und Seen.

Da, 22 km vor Brunsbüttelhoop, an
der Ausweichstelle Zükerzwich. Es ist
14¹⁵. Ich sitze in der Kammer. Plötzlich
rasseln die Ankerketten. Was ist das?
Ich sehe aus dem Bullauge. Wir treiben
mit voller Fahrt auf den dänischen
Dampfer „Levik“ zu, der quer im Kanal
liegt. Unsere Maschine läuft auf volle

Kraft zurück. Der Chief, Herr Doreutz,
erzählt später, er hätte gedacht, daß die
Welle, beim plötzlichen Umschwenken des
Motors, aus ihrem Lager springen würde.
Wie ich an Deck komme, sind wir nur
noch wenige Meter von den Dänen ent-
fernt. Noch immer rasselnd die Anker-
ketten durch die Klüsen. An der Winde
stieben nur so die Funken und die
Bremsbeläge qualmen. Die wir den
Dänen in Flöhe der ersten Ladelube
rammen, ist unsere Fahrt zum Glück
bis auf ein Minimum abgestoppt.
Unsere Gismotörkennung wird eingedrückt
und der Däne kommt mit einer Beule
davon, da er bis aufs Deck Kohlen geladen
hat, die den Anprall vermindern. Wären
unsere Anker einige Sekunden später
gefallen, hätten wir das Schiff glatt
durchgeschritten. Alles atmet erleichtert

auf. - Beim Einholen des Backbord-
ankers reißt die Kette. Der Anker ist
so für uns verloren. Nach einer Stunde
wird die Fahrt fortgesetzt. Um 16³⁰
sind wir in der Schleuse von Brunsbüttel-
lang. Wochenzeiter und Presse kommen
gleich an Bord. Abends wird von der
Kassierin schon in den Nachrichten be-
richtet. - Auf der Reede vor LUXHAVEN
übernehmen wir einen neuen Anker.
Gegen 22⁰⁰ geht die Fahrt dann weiter.

Sonntag, 29. I. 50.

54° 15' N; 4° 15' O. Lufttemperatur 6,5° C.
Wassert. 12° C.

Wir schwimmen mitten in der Nordsee. Es
steht eine kleine See, und das Schiff
stampft leicht, da ja noch alle Tanks fast
leer sind. Es ist nicht immer ganz leicht,
geradeaus zu gehen. Man hat noch nicht
die richtigen "Seemannsbeine". - Die See

sieht phantastisch aus. Die Wellen haben weiße Schaumköpfe und leuchten hell im Sonnenlicht. Das Wasser leuchtet gras-grün. Die Wolken jagen über uns hinweg. - Gegen Mittag passieren wir Feuerschiff S 2 vor der Scheldemündung. Wir befinden uns auf der Hauptschiffsrouten. Viele Schiffe kommen uns entgegen.

Montag, 30. X. 50.

49° 49' N; 0° 16' O. L. 13,4° E; W. 13,5° E.

Morgens gegen 6⁰⁰ passieren wir Dover-Calais. Die See ist glatt wie ein Spiegel. Wenn man unter Deck arbeitet (in der slopchest), merkt man kaum, daß man sich auf einem Schiff befindet. - Gegen 11⁰⁰ kommt die französische Steilküste in Sicht (Normandie). - 15⁰⁰, der Lotse von Le Havre kommt beim Feuerschiff an Bord. - Um 16⁰⁰ machen wir an der Pier fest.

Hier in Le Havre wollen wir unser Heizöl übernehmen. Sofort wird mit dem Bunkern begonnen. - Le Havre macht von See aus einen eigenartigen Eindruck. Die Stadt ist mehr oder weniger an die Steilküste geklebt. Die Häuser ziehen sich bis hoch hinauf aufs „Hochland.“ Der Hafen ist noch sehr stark zerstört. Viel gebaut wird hier nicht. Die Franzosen haben es nicht so eilig.

Dienstag, 31. 8. 50. Le Havre.

Ich arbeite weiter in der Slopchest. - Abends gehen Onkel Paul und ich in die Stadt. Da wir keine Frank haben, müssen wir eine Stunde laufen. Bis zum Hafen Bahnhof macht Le Havre den Eindruck wie die dunkelsten Viertel von St. Pauli. Dunkle Gassen, Kneipen, schiefe Häuser, Lager-schuppen, Kaianlagen, dunkle Gestalten.

Die Straße vom Bahnhof bis zur Haupt-
straße besteht fast nur aus Bars, Kaffees,
Schreibbuden und Karussells. Große, schöne
Geschäfte gibt es nirgends. Alles macht
einen äußerst ärmerlichen Eindruck. Die
Passagiere, welche von Übersee kommen,
fahren gleich weiter nach Rouen - Paris.
Die Auslagen in den Schaufenstern sind
mit astronomischen Preisen versehen,
da 1 Alb gleich 125 ff. ist. - Landschaft-
lich ist die Küste um Le Havre wunder-
bar, soweit man das vom Hafen aus
sehen kann. Bei Sonnenschein schimmert
der Himmel dunkelblau und das Meer
blau-grün. Am Morgen hängen die
Wolkenketten bis tief auf die Steilküste
herab.

Mittwoch, 1. XI. 50. Le Havre.

Am Überseekai nur gegenüber ist rego

Passagierdampfsverkehr. Die „Washington“
aus den U.S.A. auf der Fahrt nach Hamburg,
die „Nieuw Amsterdam“ aus Holland, die
„Elythia“ aus Liverpool. Am Mittag um
14³⁰ kommt sogar die „Liberti“ ex „Europa“
aus New York (58.000 t).

Donnerstag, 2. XI. 50. Le Havre.
Draußen regnet und stürmt es. Die
Fahrt durch die Biscaya kann lustig
werden. Heute sollten wir eigentlich
auslaufen, aber es wird verzögert, da
noch an der Turbine gearbeitet wird.

Freitag, 3. XI. 50. 21 sm.
49°36' N; 0°35' W. W. 14,5° E
Morgens um 6⁰⁰ legen wir in Le Havre ab.
Zunächst geht es in Richtung WSW weiter
durch den Kanal. Der Sturm hat sich nicht
gelegt. Die ersten Spritzer kommen schon

an Deck. - Morgens kommen die Bootsrollennummern zur Verteilung. Jeder bekommt sein Rettungsboot zugewiesen. Ich habe Boot 4, Bootsrollennr. 132.

Sonnabend, 4. XI. 50. 270 sm.

47° 43' N; 5° 50' W. W. 12,7° E

Um 7³⁰ passieren wir den Leuchtturm von Quissant. Bei den Seeleuten wird er nur „de prussische Grenadier“ genannt. Dahinter liegt Brest. - Es ist herrliches Wetter. Nur eine kleine Brise weht. Von Atlantik her kommt eine lange Dünung. Die Biscaya zeigt sich entgegen allen Erwartungen von der besten Seite und Rasmus und Nephew meinen es gut mit uns. - Mittags ist es herrlich warm auf Deck und bald herrscht eine wundervolle Sonntagsstimmung. Einige gehen spazieren und andere bauen die Turngeräte auf und

der Sport beginnt. Sogar ein älteres
„Ghepaar“ läßt sich zum Gaudium aller
Blicken. Probe für die Äquatorbaufe.

Sonntag, 5. XI. 50. 238 sm.

44° 11' N; 8° 26' W. W. 15,5° E

Das Wasser ist jetzt ruhig wie auf der Schwinge.
So beginnt man um 10⁰⁰ mit einer Probe-
fahrt. Die Schraube macht nur 15 Umdrehungen
pro Minute und es soll ausprobiert werden,
ob bei dieser Geschwindigkeit Wale geschleppt
werden können. Läuft das Schiff zu schnell,
können die Schwänze der Wale ausreißen,
wenn sie achtern am Heck hängen, läuft
es zu langsam, verören sie sich bei
Wind und Seegang zu leicht. - Morgens
ist allgemeines Umziehen in andere Kam-
mern. Die einzelnen Wachen werden aufgestellt.
Ich ziehe von vorne Backbordseite nach
achtern Steuerbordseite. Die neue Kammer

liegt in der Höhe des Fabrikkdecks über der
Maschine. Es ist jetzt schon so heiß dort,
daß man nachts selbst ohne Decke wahn-
sinnig schwitzt. Wie soll das erst in den
Tropen werden? - Nachmittags sitze ich
mit Hanno Elixar (stud. rer. pol.) und
Helmut Dreizler (stud. rer. nat.) auf dem
Propdeck, lese und lasse mir die Sonne
auf den Bauch scheinen. Wie auf einem
Passagierdampfer. - Abends geht man ins
Kino in die A-Messe. Es gibt „Wiener
Geschichten“. Ein reizender Film und ich
habe herzlich gelacht, besonders über die
Zwischenbemerkungen seitens der „Zu, haue“.

Montag, 6. xi. 50. 165 sm.

41° 55' N; 10° 24' W. L. 15° E

Die Biscaya liegt links uns. Nun geht es
mit Vollolampf in Richtung Kanarische
Inseln. Hier im Atlantik steht eine

solle Dühnung. Die wahnwitzig schlingert
das Schiff hin und her. Die Bullaugen in
unserer Kammer dürfen wir schon nicht
mehr öffnen. Als ein Stewart es doch tat,
stand in wenigen Augenblicken alles
unter Wasser. - An Deck wird jetzt kräftig
gearbeitet. Vorne wird gespleißt: Festmacher,
Schwanzstropfen, Speckknebel, Harpunen-
schäkel, Drahtseile und was sonst noch
alles später beim Zerlegen der Wale nötig
ist. Achtern wird schon das Schondeck
aufgelegt. Dieses soll das Hauptdeck vor
Dunnreinigungen und Beschädigungen
schützen. Nach der Fangsaison wird es dann
wieder abgewissen und wandert über Bord. - Ich
arbeite weiter in der Stoychest.

Dienstag, 7. XI. 51. 255 sm.

38° 08' N; 12° 57' W. L. 17,3° E; D. 18,3° E

Noch immer herrscht heute die starke Dühnung.

Der größte „Ausschlag“ war gegen Mittag nicht ganz 30° . - Abends konnten wir es in der Kammer vor lauter Hitze nicht mehr aushalten und so öffnete jemand leichtsinnig die Bullaugen. Und prompt kam auch bald ein saftiger Brecher herein. Kleiner Gump von Rasmus. 10cm stand das Wasser hoch. Die Stiefel und Schuhe sausten wie Hochseesahleppe von einer Felle in die andere. Zwei Stunden haben wir gepüht.

Mittwoch, 8. XI. 51. 253 sm.

$34^{\circ}23' N$; $15^{\circ}21' W$. L. $18,7^{\circ}$; W. $20^{\circ} E$

Es geht immer weiter gen Süden. Von Tag zu Tag wird es wärmer. (Die angegebene Lufttemperatur täuscht. Es ist relativ wärmer. Man muss die Luftfeuchtigkeit und den Fahrtwind berücksichtigen. Auch nachher unten in der Antarktis). Die Farbe des Wassers

und die der Atmosphäre haben sich auch schon gewaltig geändert. Das Wasser leuchtet wie dunkle blaue Tinte. Die Seemenauf- und Untergänge sind geradezu von einer unwahrscheinlichen Farbenpracht. Dämmerung gibt es kaum noch. plötzliche wird der Tag zur Nacht und umgekehrt. - ab heute arbeite ich im Maschinenbüro. - Um 20⁰⁰ sehen wir auf Steuerbordseite querab das Leuchttower von Madeira.

Donnerstag, 9. XI. 50. 255 sm.
30°22' N; 16°58' W. L. 21,3° E; W. 22° E
In der Nacht ist Sturm aufgekommen. Die Brecher gehen schon teilweise über die Brücke hinweg. Das Rollen des Schiffes hat nachgelassen. Dafür stampft es jetzt mehr. Am Nachmittag löst der Sturm etwas nach. - Um 22⁰⁰ haben wir das Leuchttower von Teneriffa auf Steuerbordseite querab.

Freitag, 10. XI. 50. 216 sm.

26°59' N; 18°08' W. L. 22,2° E; W. 22° E

Morgens um 7⁰⁰ taucht auf Steuerbordsseite ein Felsen aus dem Nebel auf. Es ist die letzte der kanarischen Inseln. - Da der Himmel fast wolkenlos ist, wird es am Tage sehr heiß. Zum Glück weht noch eine sehr starke Brise. - Außer wenigen Seeschwalben sieht man keine weiteren lebenden Tiere. Eigentlich müßten wir schon Delphine und fliegende Fische haben. Vielleicht bleiben sie aus, da die See zu groß ist. Nachts sieht man vorne am Bug kleine Leuchtbiere im Wasser aufblitzen. Aber das richtige Meerleuchten ist es noch nicht.

Sonnabend, 11. XI. 50. 280 sm.

22°41' N; 20°08' W. L. 23,3° E; W. 23° E

auf Deck wird jetzt alles für die Tropen

hergerichtet. Die Sonnensegel werden gespannt, das Schwimmbassin und die Turmgerüste aufgebaut und Vorbereitungen für die Äquatorbaute werden getroffen. - Am Nachmittage herrscht wieder ein Treiben wie auf einem Vergnügungsdampfer. Man badet, spielt Tischtennis, boxt, turnt an Barren oder Reck oder läßt sich in der Sonne braten. Große Kübel mit Fizz-Limonade helfen den Durst vertreiben. Am Abend trifft man sich beim II. Lewiker Springe und klöhut recht nett. Ist man eigentlich auf einem Walfänger? - Abends sind einige fliegende Fische, durch das Licht angezogen, in die Fabrik geflogen. Die Läden stehen dort jetzt alle auf.

Sonntag, 12. XI. 50. 297 sm.

18° 13' N; 22° 24' W. L. 24,4° E; W. 24,5° E

Jagsüber wird wieder gefaulenzt. Man

schwimmt sehr leicht, da die Luftfeuchtigkeit ungeheuer hoch ist. - Am Abend sieht man vorne am Bug lange, helle Streifen aufleuchten. Es sind die Rückenflüssen von Tümmelern, die das Wasser aufwirbeln und somit die Leuchtbackweien zum Leuchten bringen. Dieselbe Erscheinung bei den fliegenden Fischen, wenn sie aus dem Wasser schnellen, oder wieder hineinfallen. - In der Kocherei finde ich einen fl. Fisch. In der Form ähnelt er einem Hering, in der Farbe einer Makrelle. Die Länge beträgt 20 cm (unser größter war 40 cm lang), die Spannweite 24 cm. Die Flügel sind fast genau so gebaut wie bei einer Libelle und leuchten in allen Regenbogenfarben. Die Fische treten in großen Schwärmen auf. Mit großer Geschwindigkeit schnellen sie aus dem Wasser und gleiten dann dicht über

der Oberfläche dahin. Läßt die Geschwindigkeit nach, stoßen sie sich an Wellenkämmen mit der Schwanzflosse wieder ab. Ich habe einige beobachtet die 200 bis 250 m weit fliegen. Nicht nur geradeaus, sondern auch in Kurven. übrige schmeckt der Fisch gebraten sehr gut. - Abends gegen 20⁰⁰ sieht man auf Backbordseite die erste der Kap Doolischen Inseln sich gegen die hellen Horizont abheben. Ein langgestreckter hoher fels. - Heute ist Freilichtkino auf dem Vorplan (vorderer Teil des Schlachtdecks). Es gibt den Fisrevue-Film „Der weiße Traum.“ Vraufführung unter Tropenhimmel, 5000 m über dem Meeresspiegel. Hoffentlich schmilzt bei dieser Hitze den Kunstbläufen nicht die Fisbahn! Uns wird richtig „warm“ aus Holz, wie wir das viele Fis sehen. - Fred und ich haben uns übrigens eine Schießkammer „organisiert.“

Dort ist es kühl und wir haben unser
Reich alleine.

Montag, 13. XI. 50. 290 sm.

$13^{\circ}48'N$; $24^{\circ}29'W$. $L. 25,7^{\circ}E$; $W. 25^{\circ}E$

Um 7⁰⁰ erscheint auf Steuerbordseite die letzte
der Kapverdischen Inseln. Es ist ein sehr
hoher Vulkan. Leider liegt über dem Wasser
eine dicke Dunstschicht, so daß nur der
Gipfel zu sehen ist. - Jetzt lassen sich auch
schon einige Haie blicken.

Dienstag, 14. XI. 50. 279 sm.

$9^{\circ}29'N$; $26^{\circ}16'W$. $L. 25,7^{\circ}E$; $W. 26^{\circ}E$

Heute sichten wir die ersten Spernwale. -
In der Maschine ist eine Temperatur von $58^{\circ}E$.

Mittwoch, 15. XI. 50. 314 sm.

$4^{\circ}39'N$; $28^{\circ}18'W$. $L. 26^{\circ}E$; $W. 27,5^{\circ}E$

In den letzten Tagen sind häufiger kräftige

Schauens gewesen. Aber schnell ist der Himmel immer wieder wolkenlos. - Morgen werden wir über den Äquator gehen und die Äquator-taufe wird starten. Somit kommt heute Triton mit zwei Kumpanen an Bord. Kurz nach Einbruch der Dunkelheit um 19³⁰. Triton ist der abgeordnete Neptun und übernimmt am Abend vor der Linienuber-querrung die Führung des Schiffes, damit es nicht mit ungetauften „Staubgeborenen“ hinübergezogen kann. Triton kommt in eine Kiste längsseits und steigt an Bord. Dreimal heult die Sirene auf und Leucht-raketen werden abgeschossen. Das Schiff liegt still. Die Kiste wird mit Petroleum voll-gegossen, angesteckt und achttausend Treiben gelassen, um Neptun schon die Position des Schiffes anzuzeigen. Der Kapitän in Tropen-Galauniform empfängt die Abge-ordneten mit einem Guffangstrunk und

hält eine kleine Auspache. Dann zieht Triton mit zur Brücke hinauf, um in die Lücke der Täuflinge Einblick zu nehmen. Natürlich muß dabei sehr viel getrunken werden. Anschließend kommen die drei Abgeordneten wieder herunter (leicht schwankend) und besichtigen das Schiff, wobei man sich auch wieder mit „Feuerwasser“ stärken muß. Es ist ja auch entsprechend heiß und dagegen muß man etwas tun. Währenddessen werden wieder brennende Kisten losgelassen und Leuchtstrahlen abgeschossen. Triton ist inzwischen so blau, daß er vom ersten Bootsmann ab zum Gaudium der Zuschauer gewaltsam abgeführt werden muß.

Donnerstag, 16. XI. 50. 305 m
0°00' ; 30°21' W. L. 26,9° E; W. 26,6° E
Morgens ist großer Nebel durch die Bord-

Kapelle, die durchs ganze Schiff zieht. Man hört zwar fast nur Pauke und Teufelsgeige aus der „Musik“ heraus, aber trotzdem ist es sehr schön und jeder kommt schnell aus der Koje. Um 9⁰⁰ beginnt dann die Zeremonie der Taufe. Zunächst zieht die Taufgesellschaft über's Deck. An der Spitze die Kapelle, in Phantasiemuniform, dann der Pastor, Neptun mit „Gemahlin“, einige neptunische Offiziere, der Stjzt mit seinem Heilgehilfen, der Barbier mit Gehilfen, die schwerbewaffnete Polizei und zum Schluss die Negv. Alle sind aufs prächtigste kostümiert und die Negv sehen geradezu echt aus. Nach dem Umzug begrüßt Neptun den Kapitän und die Offiziere und begibt sich dann auf den Thron. Dann betritt der Pastor die Kanzel und hält eine flammernde Ansprache an die Staubgebornen. Nichts ist ihm dabei heilig und jeder bekommt

seinen Sauf. Man hört so etwas wie:

Gewiss, vieles ist heut' anders hier,
das merkt man schon am Flaschenbier.....

gumpft wohl über beide Ohren,

Ob Steuern, Preise oder Bier.

oder: „Challenge“ bitte sage mir,

warum kein Geld an Frankreichs Bier?

Nach diesem Zeremoniell werden die Namen
der Täuflinge vorgelesen und die Taufe der
„unbewaschenen Heiden, bedeckt mit dem
Schmutz der nördlichen Halbkugel“ beginnt.
Der Arzt und Barbier schlagen ihr Logo auf,
die Nege hüpfen ins Taufbassin oder ergreifen
die Feuerwehroschläuche und die Polizei
begibt sich auf die Suche nach Täuflingen,
die sich drücken wollen. Sie werden in Ketten
herbeigeschleift und nachher besonders
lieblich bedacht. Wir sind zusammen
52 Täuflinge. Ich komme ungefähr als
15. dran. Zunächst geht es zum Arzt.

Man wird mit Holzhammer und Waschbecken
reiner auf's gründlichste unterzucht. Dann
wird eine Stelle mit gelber Farbe bestrichen
und ein Pflaster darüber gestrichen, geklebt.
Sicher hat der Styr hier eine böse Krankheit
entdeckt. Weiter wird man noch von oben
bis unten mit Graphit und Stauf fett
beschnitert. Zum Schluss gibt es eine große
Pille aus Pfeffer, Salz, Stauf fett und anderen
schönen Dingen. Damit das besser rutscht,
wird mit einer ordentlichen Spritze Seewasser
nachgeholfen. Dann geht es zum Barbier.
Mit einem Handfege wird man schön
eingeweicht und anschließend mit einem
1 m langen Messer rasirt. Es wird alles
sehr geschickt gemacht, denn niemand hat
dabei seine Nase oder ein Ohr eingebißt!
Während dieser Prozedur sitzt man auf einem
Drahtseil am Rande des Taufbeckens. Plötzlich
wird das Seil gelockert und man fällt

rücklings ins Wasser. Dort stehen nun die
Neger und trachten auf jede Art und Weise
danach, den Körper innerlich und äußer-
lich mit Seewasser vom Fieberhaub zu
befreien. Dabei ist es jedem erlaubt, soviel
Seewasser zu trinken, wie er will. Je mehr,
desto besser. Es läuft immer wieder frisch
zu. Wehrt sich ein Täufling, so muß er
besonders lange unter Wasser bleiben. Hat
man auch dieses „lebend“ überstanden,
wird man nochmals im Windzack ab-
gespült. Dieser ist ein 8-10 m langer
Schlauch aus Segeltuch, durch den man
hindurchkriechen muß. Geht es zu langsam,
so wird von hinten mit dem Feuerweh-
schlauch nachgeholfen, geht es zu schnell,
dann wird von vorne gespritzt. Nach dieser
Prozedur ist man entlassen und in die
Reihen der Linienfahre aufgenommen und
erhält seinen Taufschein:

„Wir, Poseidon der Fünfte, Chronos Sohn,
Dreizachfürst, rechtmäßiger Beherrscher der
weißeblauen Meerflut, Göttergürter und
Götterhüter haben allergnädigst dem
p.p. staubgeborenen Klaus Nellen an
Bord der uns befreundeten Dampfer „Olympie
Challenge“ der Olympic Whaling Company
Glaubur zum vorsichtigen Überqueren
Unserer Äquators erteilt. Die in unseren
Meeresgesetzen vorgeschriebene Linientaufe
ist geziemend vollzogen und überstanden
worden. Taufname: „Makrel“.“

Jetzt darf man sich beim Jubel der
Analen der anderen Taufbrüder erholen.
So manche wird doch recht scharf vange-
nommen. Besonders der dicke Harpunenschneid,
der kaum durch den Windjacke passt. —
Nach der Taufe habe ich gut zwei Stunden zu tun,
um Dreck und Schmier wieder abzubekommen. —
Abends ist unter dem „Brandenburgtor“ große

Paritevorstellung. Es werden die unmöglichsten Sachen gezeigt und zum Schluß hat man vor lauter Lachen Bauchschmerzen. Ausschließend treffen sich die neugetauften „Akademiker“ beim II. Chemiker Springer in der Kammer, und die Taufe wird gebührend begossen. Hierbei kommt einer auf die Idee, dem I. Chem. Dr. Bähr eine lebensgroße Puppe ins Bett zu legen. Gesagt, getan. Die Puppe wird mit dem Schlafanzug B.'s bekleidet und kunstgerecht in die Kiste gepackt, als B. sie später entlockt, kommt er hilflos suchend zu uns. Wir rufen ihm ein, daß der Bursche sicher restlos „voll“ ist und vielleicht, wenn man ihn weckt, rabiat werden könnte. Jemand schlägt vor, ihn mit einer Kütyl Wasser zu waschen. Der arme Dr. weiß nicht was er machen soll und rennt schließlich zu Onkel Paul, um ihn auch noch zu holen. Als die beiden zurückkommen, können

wir uns vor Leuten nicht mehr halben und unter großem Hallo wird Dr. B. zu der Kuppe ins Bett gepackt.

Freitag, 17. XI. 50. 309 sm.

40°42' S; 32°27' W. L. 26, 1° E

Um 8²⁰ taucht auf Backbordseite die Verbrecherinsel Fernando de Noronha auf. Von den Seeleuten wird diese Insel auch „der Finger Gottes“ genannt, da ein Felsen wie ein drohender Finger 300 m hoch in den Himmel ragt. Die Hauptinsel ist ein langgestreckter Felsen, fast ohne jegliche Vegetation und mit einem mörbischen Klima. Sie eignet sich nur als Verbrecherinsel. Eine Flucht ist nicht zu denken, da die Entfernung zum Land zu groß ist, und es rings um von Haien wimmelt. Hier wurden auch Wochmann und Stormann wegen Sklavenhandel gefangen gehalten und sind hier

auch gestorben. - Um 14¹⁵ kommt uns
der erste Dampfer seit Le Havre entgegen.

Sonnabend, 18. XI. 50. 317 sm.

9°34'S; 34°31'W. L. 26,3°E; W. 26,6°E.

Gegen 11⁰⁰ befinden wir uns plötzlich in
einem Rudel Tümmeln. Es sind mindestens
200-300 Stück. Das Wasser scheint zu kochen.
Wunderbar mit welcher Fleganz sie aus
dem Wasser schnellen.

Sonntag, 19. XI. 50. 319 sm.

14°31'S; 36°30'W. L. 26,2°E; W. 26,6°E.

Montag, 20. XI. 50 316 sm.

19°24'S; 38°34'W. L. 25,6°E; W. 26,2°E.

Dienstag, 21. XI. 50. 319 sm.

23°41'S; 42°00'W. L. 24,8°E; W. 24,2°E.

Von der biologischen Seite ist heute ein

sehr interessanter Tag. Mittags war plötzlich das Wasser gelb. Es sind einzellige Kettentalgen, die in warmen Strömungen leben. Weiter erscheint ein wunderbar gezeichnete Landfalke, der eine grau-braune Taube jagt. Der erste Albatros mit einer Spannweite von ca. 2 m verfolgt uns. In diesen Breiten eine große Seltenheit. - Um 20⁰⁰ taucht auf Stb.-Seite die brasilianische Küste im Dunst auf. - Heute steht die Sonne genau senkrecht über uns.

Mittwoch, 22. XI. 50. 318 nm.

27°24' S; 45°59' W. L. 23,8° E; W. 24,6° E
Heute ist das Wasser spiegelglatt. Ein eigenartiger Anblick. - Abends ist ein sagenhafter Sonnenniedergang. In jeder Minute wechseln die Farben, vom grellsten Rot über Gelb zum blasssten Blau. Dabei schimmert das Meer grüntlich. Gemalt würde das als Kitsch bezeichnet.

Donnerstag, 23. XI. 50. 305 sm
31° 11' S; 50° 06' W. L. 19,5° E; W. 21,1° E.

Freitag, 24. XI. 50. 293 sm.
34° 42' S; 53° 55' W. L. 18,6° E; W. 16,6° E
jetzt hat das Wasser die richtige grüne Farbe
angenommen, was bezeichnend für Küsten-
nähe ist. Um 11⁰⁰ taucht auch dann die
Küste auf. Am 21. hatten wir nur das
Kap Fris vor Rio gesehen. Jetzt sehen wir
Hügel, Dünen und dahinter hohe Berge.
Vereinzelt taucht mal auch ein Leuchtturm
auf. Vereinzelt einige Baumgruppen. Sonst
ist alles tot und öde, Prärie. Gegen 15⁰⁰
fahren wir zwischen der Stadt Madonasta
und der Insel de Lobos vor Montevideo
hindurch. Auf dieser Insel gibt es sehr viele
Seevögel und einige lassen sich auch in
der Nähe des Schiffes sehen. - Um 18⁰⁰ kommt
der Seelentse von Montevideo an Bord. Das

ist unsere erste Begegnung mit Süd-amerikaa. Das Fremdländische läßt sich nicht verleugnen. Einen tollen Spaß gibt es, wie jemand den Kanackern eine Schachtel „Kalli“ ins Boot hinunter wirft. - Eine Stunde später ist Montevideo schon an einer sehr langen und hellen Lichterreihe zu erkennen. Vereinzelt sieht man auch schon Lichtreklamen aufblitzen. Um 20⁰⁰ schleifen wir dann auf der Seereise, ca. 8 Meilen vom Land entfernt, weiter. In den Hafen können wir nicht, da wir zu großem Tiefgang haben (32 Fuß).

Sonntag, 25. XI. 50. Montevideo

Ich habe noch die ganze Nacht mit Onkel Paul arbeiten müssen und kann so gleich meine Post im Gepäck nehmen, als sie um 4⁰⁰ morgens an Bord kommt. Man ist doch wahnsinnig aufgeregt, wenn man

nach vier Wochen und so fern der kleinste
Post bekommt. Die vielen Briefe, immerhin
sind es 12 Stück, können gar nicht so
schnell gelesen werden. - Am Nachmittage
ist große Aufregung an Bord. Der Hub-
schrauber kommt schon mal probeweise an
Deck. Zunächst dreht er seine Ehrenrunde,
macht einige Kunststücke vor und
landet dann. Er wird gebührend bestaunt
und geknipst.

Sonntag, 26. XI. 50. Montevideo.

Landgang bekommen wir nicht. Man spricht
von „die Sicherheit des Schiffes sei gefährdet“
oder „Präsidentenwahl in Uruguay“. Alles
faule Gutschuldligungen. - Montevideo macht
von See aus einen sehr modernen Eindruck,
was mir auch Ouhel Paul, der an Land
war, bestätigte. Man sieht viele Hochhäuser.
Die Stadt zieht sich lang an der Küste hin.

Montag, 27. XI. 50. Montevideo.

Heute habe ich mal die Strecke Le Havre - Montevideo berechnet. Wir legen 8028 sm zurück und benötigen für diese Strecke 521 Std., 48 Min. gleich 21 Tage, 17 Std., 48 Min.

Dienstag, 28. XI. 50. Montevideo.

Heute kommen zwei Fangboote längsseits und übernehmen noch stores. Die Besatzungen waren an Land und machen uns den Mund wässrig.

Mittwoch, 29. XI. 50. Montevideo.

Die letzten Arbeiten an der Maschine sind getan und die Wofdarbeit, fast nur Metalligen und Negro, verlassen das Schiff.

Übrigens war es interessant, deren Arbeits-einteilung zu beobachten. Die eine Hälfte der Gang arbeitet, während die andere schläft,

angelt oder Essen kocht. Über allem schwebt das Motto „mañana“, komm' ich heut' nicht, komm' ich morgen. - Um 15³⁰ werden die Anker gelichtet, und die Fahrt geht weiter. Doch nach zwei Stunden drehen wir schon wieder bei und laufen zurück. Die Hauptturbine hat einen kleinen Kurzschluss. Um 23⁰⁰ geht es dann endlich weiter. Zwei Fangboote begleiten uns. Sie sollen uns so bald wie möglich einige Wale beschaffen, damit die Maschinen und Apparate schon mal ausprobiert werden können, bevor der „Hauptbauraum“ einsetzt.

Donnerstag, 30. XI. 50. 126 nm.

36° 51' S; 55° 44' W. L. 15,5° E; W. 9° E.

Gegen Abend kommen wir plötzlich in einen Rudel Spinnwale. Es sind ca. 11 Stück. In kurzen Abstärken kommen sie an die Oberfläche und blasen. Das ist also

die erste Begegnung mit die Tiven, die
nur die nächsten Wochen und Monate
beschäftigen sollen. Im Boot greift ein
allgemeines Jagdfever um sich. überall
hört man rufen: „da bläst wieder einer,
da, da. Nu' mal ran. Warum schiefen
die Fangboote nich' ?“. Die Boote verfolgen
die Wale nur probierhalber. Schießen dürfen
sie noch nicht, da die Kochei noch nicht
aufnahmefähig ist. So müssen wir diese
fellen Burschen noch ziehen lassen. -
Jetzt ist es vielleicht angebracht, einiges über
den Wal zu sagen, und zwar zunächst über
den Kott- oder Spornwal. Er gehört zur
Unterordnung der Zahnwale, wie z. B. auch
der Tümmler, Delphin und. Im Durch-
schnitt werden die Männchen 16-17 m
und die Weibchen 11-12 m lang. Man
trifft den Spornwal in fast allen Welt-
meeren an, allerdings nur dort, wo die

Wassertemperatur um 18° C herum liegt. Die ausgewachsenen Männchen ziehen im Sommer in die subtropik und kommen nur zur Zeit der Paarung in die tropischen Gewässer. - Die Nahrung besteht zum größten Teil aus Kraken und Tiefseefischen. - Der Körperbau ist ein ganz eigenartiger. Den dritten Teil der ganzen Körperlänge macht der viereckige blockartige Kopf aus, der ohne Übergang am Kumpf sitzt. Bei einer Länge von 5 m ist er ca. 3 m hoch. Der Unterkiefer ist nur $\frac{3}{4}$ so lang und $\frac{1}{3}$ so breit wie der Oberkiefer. Die 39 bis 42 kegelförmigen Zähne sitzen nur am Unterkiefer. Bei ausgewachsenen Männchen können sie eine Länge bis zu 30 cm erreichen. Das Spritzloch sitzt am vorderen linken Teil des Kopfes. Es ist eine fast S-förmig gebogene Spalte von 20-30 cm Länge.

Die Zähne sind an Härte und in der Farbe dem Elfenbein gleich.

Das Öl des Spermwales hat den Charakter von Paraffin. Der Erstarrungspunkt ist sehr niedrig. Für den menschlichen Genuss ist es ungeeignet. Früher wurden Kerzen daraus hergestellt, während es heute fast nur noch in der Kosmetischen- und Seifenindustrie verwendet wird. (Enthält kein Glycerin). - Der Sperma ist es auch, bei dem man manchmal Ambra, ein wichtiger Rohstoff für die Parfümindustrie, findet. Ambra ist eine Ausscheidung im Dickdarm, die wahrscheinlich infolge einer Darmwandbeschädigung durch Knochenreste von Tiefseefischen erfolgt. Es ist eine kautschukartige, penetrant ^{graue} riechende Masse. - Durch seinen überaus kräftigen und festen Körperbau kann der Sperm ungeheure Druckunterschiede aushalten. So hat man einen Wal in 2.000 m Tiefe in einem Überseezabel netzartig gefunden. Man nimmt an, daß er die großen

1/2 Tm Kg Ambra reicht aus, um 10.000 Ltr. Parfüm herzustellen.

Kraken mit Hilfe seines gewaltigen Kopfes auf dem Meeresboden herumkriecht und sie dann erst verschlingt. Inzwischen ist die Krake ein gewaltiges Tier, das sich nicht so ohne weiteres abzubringen läßt, wovon auch die unzähligen Narben am Kopf der Wale zeugen, die von den Saugnapfen an den Fangarmen herrühren. In Mägen haben wir Fangarme bis zu 3 m Länge gefunden. - Der Spinnwal kann 60 bis 70 Minuten unter Wasser bleiben.

Freitag, 1. XII. 50. 287 sm.

$41^{\circ}28'S$; $57^{\circ}21'W$. $L. 13,5^{\circ}E$; $D. 10^{\circ}E$

Sonnabend, 2. XII. 50. 286 sm

$46^{\circ}05'S$; $58^{\circ}58'W$. $L. 9,6^{\circ}E$; $D. 8^{\circ}E$.

Au Deck wird alles aufgeklaubt, damit der erste Wal bald würdig empfangen werden kann. - Die dünneren Tropensachen sind

jetzt in den Lacerach gewandert und die
dicken „Klamotten“ hervorgeholt. Es wird
jetzt schon von Tag zu Tag kälter.

Sonntag, 3. XII. 50. 299 sm.

$50^{\circ}45'S$; $61^{\circ}35'W$. \mathcal{L} . $8,6^{\circ}\mathcal{E}$; \mathcal{W} . $6,6^{\circ}\mathcal{E}$.

Mittags um 12^{00} sind auf Stb.-Seite die
westlichsten der Falklandinseln, die Insel
Malvinas, zu sehen. An der Insel fassen fahren
wir sehr dicht vorbei. Es ist ein hoher, steiler,
kahler Felsen. Von Vegetation keine Spur.

Montag, 4. XII. 50. 299 sm.

$55^{\circ}31'S$; $64^{\circ}22'W$. \mathcal{L} . $5,6^{\circ}\mathcal{E}$; \mathcal{W} . $5^{\circ}\mathcal{E}$.

Morgens um 8^{00} liegt querab auf Stb.-Seite
Island de los Estados (Staatlose Insel).
Eine Insel direkt östlich vom Kap Horn.
Es sind sehr hohe Felsen, deren Kuppen mit
Schnee und Gletschern bedeckt sind. Die
Felsen dicht über dem Wasser sind weiß

von Guanae (Pogelkoot). Unter den unzähligen Vögeln sieht man Kormorane, kleine Sturke, Kapptauben, Seeschwalben und Albatrosse mit Spannweiten von 4 bis 5 m. - Als wir hinter dem Kap herauskommen, empfängt uns gleich ein steifer SW-Wind und der Dampfer fängt lustig an zu tanzen. Bei dem Seeegang ist mit dem „Probewal“ natürlich nicht zu rechnen.

Dienstag, 5. XII. 50. 274 m.
 $59^{\circ}52' S$; $66^{\circ}40' O$. $L. 4,8^{\circ} E$; W . zwischen 0° u. $5^{\circ} E$
schwankend. Auch die Lufttemperatur sinkt teilweise bis unter den Nullpunkt herab. Dieses Schwanken der Temperaturen ist eine sichere Warnung für sich in der Nähe befindliche Eisberge und Treibeisfelder. Da ein Eisberg ja ungeheuer große Kältemengen in sich birgt, macht er

sich schon auf sehr große Tiefenungen
bemerkbar. So wird jetzt alle halbe Stunde
die Wassertemperatur gemessen. Da in dieser
Zone kalte und warme Wasser- und
Luftströme zusammenfließen, bilden
sich auch sehr große und dicke Nebel-
felder. So kommen wir heute zum Bei-
spiel kaum mal aus dem Nebel heraus.
Aber wir haben ja Radar an Bord und
können so mit unvermindelter Geschwin-
digkeit weiterfahren. — In Montevideo
mussten Fred und ich die Schiffskam-
mer wieder räumen und so wohne ich
jetzt wieder in der alten Kammer. Hier
hat jemand ein Radio und wir
können noch immer sehr schön die
deutschen Sendungen aus Buenos Aires
hören. Manchmal gelingt es uns sogar
Leipzig heranzuholen.

Mittwoch, 6. XII. 50.

64° 15' S; 69° 00' W.

Morgens befinden wir uns wieder im dichten Nebelfeldern. Plötzlich geraten wir in einen Treibeisgürtel. Jetzt kann man nur ganz langsame Fahrt laufen. Das ganze Schiff rüttelt und schüttelt sich, wenn es mal auf eine größere Scholle stößt. Schollen von 100 m² Größe und 1 bis 2 m stark befinden sich darunter. Aber viel anhaben können sie uns nicht, da in der Wasserlinie doppelte Schiffsplanken sitzen, die Spanten näher zusammengerückt sind und am Steven noch eine besondere Eisverstärkung angebaut ist. Natürlich alles Drängelungen die beim Umbau vom Taucher in die Kooherei vorgenommen sind. - Gegen Mittag reißt der Nebel auf und es bietet sich uns ein nicht zu beschreibendes, sagenhafter

öffentlich dar. Wir sind umgeben von großen und kleinen Gisschollen. So weit das Auge reicht, nur Eis. Auf B.b.-Seite ziehen in weiter Ferne Eisberge von 30 bis 40 m Höhe vorbei. Einige Gisschollen haben eine tiefe, blaue Färbung. Diese sind umgekippte Gisschollen, die durch das Wasser so kristallklar ausgewaschen wurden. Dieselbe Erscheinung hat man auch bei großen Eisbergen. Auf den Schollen halten sich eine Unzahl Robben (Dr. Schubert zählte 76 Stück in einer Stunde) und Kinguine auf. Die Robben liegen bis zu fünfem auf einer Scholle. Sie sind dösen in der warmen Frühjahrs-sonne und sind so träge, daß sie sich gar nicht um uns kümmern. Nur wenn wir in 2 bis 3 m an ihnen vorbeifahren fangen sie böse an zu fauchen oder gleiten auch mal ins Wasser. Die Kinguine dagegen

sind sehr lebhaft und neugierig. Sie stehen auf, wackeln den Kopf und betrachten das Schiff (inmohin sieht man einen Walfänger ja auch nicht jeden Tag), winken mit den Stummelflügelchen und springen gelegentlich ins Wasser. Sie sind oft zu ganzen „Familienväten“ anzutreffen und scheinen schwerwiegende Probleme zu wälzen. — Gegen 19⁰⁰ kommen wir aus der Treibeiszone heraus, das heißt, daß das Eis sich mehr und mehr auflockert, und stoßen auf 10 unserer Fangboote. Diese sind in der Zwischenzeit nicht müßig gewesen und bringen uns 10 Wale, darunter 7 Blauwale. Diese gelten als Fendowale und dürfen somit schon vor Anfang der Fangzeit (22. Dezember) geschossen werden. Die Spinnwale haben keine Schonzeit. — Ich arbeite jetzt an den Leimwassersepara-

waren in der 2. Schicht von 12 bis 24^{er}.

Donnerstag, 7. XII. 50. $65^{\circ}30'S$; $69^{\circ}38'W$

Freitag, 8. XII. 50. $65^{\circ}13'S$; $69^{\circ}22'W$.

Sonnabend, 9. XII. 50. $64^{\circ}30'S$; $68^{\circ}04'W$.

Jetzt werde ich mal etwas über die Barben- oder Furchenwale, die zweite und größte Walart, die es gibt, erzählen. Auch bei den Barbenwalen gibt es wieder verschiedene Sorten wie zum Beispiel als größten den Blauwal, von denen Tiere von 31 m Länge geschossen wurden. Der Blauwal ist das größte Tier, welches man überhaupt kennt. Selbst die Saurier waren früher nicht so groß. Ein Tier von 31 m Länge hätte ein Gewicht von ca. 130 t. Dann als zweitgrößte Sorte der Finnwal. Weiter

folgt der Grönlandwal, der heute fast
ausgestorben ist. Man trifft diesen
Wal nur in der Arktis an, während
die anderen Wale nur in der Subarktis
leben. Der Grönlandwal wurde zur Zeit
des alten Walfanges, dessen Blütezeit
von 1650 bis 1750 war, gejagt. Das Tier
wurde mehr und mehr ausgebeutet, so
daß der Fang nachließ, und 1872 war
dann die letzte deutsche Grönlandfahrt.
Heute gibt es auf Spitzbergen und Grön-
land noch einige Landstationen, die
hier und da noch einen Grönlandwal
fangen. Als letzte und kleinste Sorte
wäre dann noch der Buckel- oder Krü-
wal zu nennen. Er unterscheidet sich
von den anderen Barbenwalen durch seine
gebogene Körperform und die überaus
langen Flossen. Dieser ist wohl auch der
einzige Wal, der oft von oben bis unten

voller Schwartze sitzt, wie zum Beispiel
Seepocken und Läuse, die sich in jeder
Haarfalte festsetzen. — Diese Walarten
werden Barbenwal genannt nach den
Barben, die sie an Stelle von Zähnen haben.
Dieses hängt wiederum mit der Ernäh-
rung der Tiere zusammen. Die Nahrung
bildet der Krill, eine Krabbenart, die
genau so aussieht, wie unsere Nordsee-
krabbe. Der Krill ernährt sich wiederum
vom Plankton. Der Krill tritt nun in
Massen zu Millionen auf. Kommt der
Wal in ein solches „Feld“, so braucht er
nur sein Maul aufreißen und schon
hat er es voll Krill, aber auch voll Wasser.
Nur nun treten die Barben in Funktion.
Die Barben sind dreieckige Hornplatten
(sie lieferten früher das Fischbein für
Kämme, Bürsten etc.), die dicht an dicht
am Oberkiefer angeordnet sind. Die Innen-

✓ 262
bis 473
Schwanzwal

seite jeder Barbenplatte ist ausgefranst,
so daß die Barben alle zusammen [✓] eine
sieb artige Kanne bilden. Mit Hilfe
seiner Zunge drückt der Wal nun das
Wasser durch dieses Sieb wieder aus dem
Maul heraus und kann nun den
Knochen ohne Wasser verschlucken. Eine
zwar einfache, aber doch sehr sinnreiche
Erfindung der Natur. In einer Mahlzeit
verzehrt der Wal ca. 15 bis 20 Zentner
Knochen. - Der Name Furchenwal deswegen,
weil ^{auf} der Bauchseite dieser Wale tiefe
Furchen in Längsrichtung des Körpers
laufen. [✓] - Der Barbenwal gebärt natür-
lich auch lebende Junge, die er elf
Monate trägt und die dann bei der
Geburt 6 m lang sind. [✓] Der Wal bekommt
alle zwei Jahre ein junges, in den selten-
sten Fällen Zwillinge. - Tauchen kann
der Barbenwal bis zu 30 Minuten.
[✓] und ein Gewicht von 2 bis 3 to haben (Gewicht
eines mittleren Elefanten).

✓ 85
bis 100

in den Jungtieren: Säugezeit dauert 6 bis 7 Monate. Das Jungtier
nimmt pro Tag bis zu 100 kg zu und wächst 3 bis 4 cm.

Und nun noch einige Gewichte, wie
sie bei den größten Blauwalen auf-
treten können. 50.000 Kilo Fleisch,
24.000 Kilo Speck, 21.000 Kilo Knochen.
Lunge und Herz je 600 Kilo, Leber
800 Kilo, Därme 1.500 Kilo, Magen
(leer) 400 Kilo, Barteln 1.000 Kilo.
Einige Knochen für sich betrachtet:
Kiefer 2.000 Kilo, Schädel 4.000 Kilo,
Rückgrat 8.500 Kilo und der größte
Rückenwirbel allein 200 Kilo. An
diesen gigantischen Bahlen kann man
sich schon ein Bild machen mit
welch Kolossen man zu tun hat. -
Übrigens ist es irrig, wenn es da
heißt, daß ein Wal ein ganzes Knotr-
boot verschluckt habe. Der Barbenwal
hat nämlich nur ein faustgroßes
Schlundloch. Er müßte schon elend
an einem großen Fisch ersticken, der
ihm ins Maul geriete.

Sonntag, 10. XII. 50 64° 10' S; 67° 15' W.

In einer Schicht werden jetzt durchschnittlich 8 bis 10 Wale verarbeitet. Das ist noch nicht sehr viel, aber die Leute müssen sich erst wieder ^{ein}arbeiten. Schließlich waren sie ja vor elf Jahren zuletzt auf Deckfang. - Bis gestern sind 2.000 Fass Öl (~ 330 to) gewonnen worden von ca. 30 Wale. Es ist nicht viel, da die Speckschicht noch nicht so dick ist. Wenn die Tiere aus den wärmeren Gewässern kommen, sind sie sehr abgemagert. Erst wenn sie wieder in der Subarktis sind, werden sie ~~wieder~~ dicker. - Auf Deck sieht es jetzt gefährlich aus. Alles schwimmt in Blut und Öl. Man kann sich nur mit Dornen unter den Stiefeln fortbewegen, sonst fällt man auf die Nase. Nicht nur das Deck ist voller Blut, sondern auch jeder Mann, der am Wal arbeitet. -

Wie geht nun die Vorbereitung eines
Wales vor sich? Am Heck des Mutter-
schiffes gehen die Fangboote ihre Beute
ab. Dort werden sie zunächst mit Hilfe
der sogenannten Schwanzstropfen fest-
gebunden und dann nach und nach
an Deck gezogen. Zu diesem Zweck wird
der Wal zunächst einige Meter in die
Slip gezogen. Dann reißt sich eine schwere
eiserne Klaue auf das Schwanzstück.
Diese scherenförmige Klaue umgreift die
Schwanzflosse und schließt sich beim
Anziehen der Walwinden, die den
schweren Körper dann mit zwei mal
40 to Kraft an Deck hieven, auf dem
sogenannten Schtopplan oder auch Fleus-
deck. Hier haben die Fleuser (norwegischer
Ausdruck) ihr Reich. Sie trennen die
Speckschicht ab. Zu diesem Zweck wird
der Speck in Längsrichtung von achter

nach vorn eingeschnitten und zwar
so, daß vier Bahnen entstehen. Durch
das Ende einer solchen Speckbahn wird
nun ein Knebel gesteckt, an dem
die Trosse befestigt wird, die zu einer
Winde führt. Mit Hilfe der Winde
wird der Speck dann abgepellt, wie die
Schale einer Kartoffel. Die Bahnen werden
anschließend geschnitten in Würfel
von 50×50 cm, die dann in die Speck-
kocher wandern. Weiter wird auf dem
Dachplan die Zunge herausgebrennt
und der Unterkiefer abgebrennt, der
zerlegt in die Knochenkocher wandert.
Die herausgeschnittenen Borben gehen
über Bord. - Der abgespeckte Kadaver
wird dann auf dem Dachplan gezogen,
wo die Lemmer Horscher sind. Hier wird
der Kadaver restlos zulegt. Das Rücken-
fleisch, wundbare Filetstücke, geht vor-

läufig noch über Bord und wird
später mit mir ausgebracht, wenn
die Wale fetter werden. Auch die Fin-
geweihe gehen über Bord. Die Knochen
werden so weit wie möglich aus-
einander getrennt und dann unter
3 m lange Dampfzügen gezogen, wo
sie im kurzen Augenblick zersägt sind,
und dann in die Knochenkocher
gezogen werden. Aus dem Kopf wird
noch die Hypophyse heraus getrennt, die
die Chemiker sammeln. Die Leber geht
in die Leberölanlage. - Die 20 Winden
und 5 Knochenzägen arbeiten alle
auf Hochbauern und machen einen
ungeheuren Lärm. Wenn man an
Deck arbeitet muß man aufpassen,
daß man keinen Schädel, Knebel oder
gar eine ganze Trasse an den Kopf be-
kommt. Fin gefährliches Arbeiten.

Montag, 11. XII. 50. $64^{\circ}49' S$; $68^{\circ}10' W$.

Augenblicklich sind keine Wale da, und so laufen wir weiter in Richtung S-W. Der Nebel, der in den letzten Tagen über dem Wasser lag, ist verschwunden. Auch sind wir wieder aus dem Treibeis heraus. - In der Küche läuft alles zur Zufriedenheit. Natürlich treten hier und da noch kleine Mängel auf, aber die spielen keine große Rolle. - Wir machen nun mal einen kleinen Gang durch die Küche. Links und rechts stehen zunächst einmal die gewaltigen Speck- und Knochenkocher. Und zwar auf dem Achterschiff auf Stb.-Seite drei Speckkocher und auf Lb.-Seite drei Knochenkocher. Auf dem Vorderschiff zu beiden Seiten je vier Knochenkocher. Die Arbeitsweise der Speck- und Knochenkocher ist im Prinzip die gleiche, nur der

eine Unterscheid, dass die Speckkocher noch einen besonderen Vorkocher haben, in dem der Speck vorgekocht wird. So ist es möglich, dass die Speckkocher kontinuierlich gefüllt und ausgekocht werden können, während die Knochenkocher gefüllt werden und dann $\frac{3}{4}$ Std. ausgekocht werden usf. Die Kocher sind nun liegende Trommeln in denen wiederum Siebtrommeln rotieren. Ist der Kocher mit Speck, Knochen oder Fleisch gefüllt, so werden die Einwurföffnungen, jeder Kocher hat zwei, die sich an Deck befinden, geschlossen und Dampf auf den Kocher geblasen. Während des Kochvorganges rotieren die Siebtrommeln. Durch die Hitze, den Druck und die mechanische Reibung zerfällt der Kocherinhalt zu einem Brei, der durch die Siebtrommel leckt und nach und nach in die

Ölabscheider, die in der Mitte in Längsrichtung des Schiffes aufgestellt sind, hinüber gedrückt wird. Zu jedem Kocher gehört ein Ölabscheider. In diesen Behältern herrscht ein Überdruck, so daß sich der hinübergedrückte Brei leicht und schnell in spezifisch schwere und leichte Bestandteile trennt und zwar in folgender Reihenfolge: unten die sogenannten Graxen, das sind Knochen und Fleischreste, dann das Leimwasser, welches ja in den Knochen enthalten ist, und oben dann das Öl. Leimwasser und Graxen werden abgelaugt und über Schüttelsiebe geleitet. Dort wird das Leimwasser mit dem in den Graxen noch vorhandenen Öl gesammelt und durch die Leimwasserseparatoren geleitet. Die abgeseihten Graxen gehen nach außenwärts, früher wurde aus

ihnen auf den deutschen Kochereien
noch ein hochwertiges Futtermehl her-
gestellt (hoher Feinwertgehalt). Das ab-
separierte Leinwasser geht auch außer-
lands, während das abseparierte Öl
nochmals durch die Ölseparatoren
läuft. Zu der gesauberten Leinwasser-
anlage gehören fünf Schütteltriebe und
fünf Leinwasserseparatoren. In dieser
Anlage arbeite ich im Augenblick.

Nun wieder zurück zu den Ölabschei-
den. Das Walöl wird von dort aus
in Ölsetztanks gepumpt, wo sich die
größten Schlaumteile nochmals ab-
setzen können. Von hier aus läuft das
Öl dann durch die Walölseparatoren,
von denen wir 7 Stk. haben. Diese
stehen auf dem Schlachtdock im so-
genannten „Brandenburgtor“, einem
Mittelschiffhaus. Dort werden nun die

letzten Frischstoffe aus dem Öl heraus-
geholt und endlich kann das fertige
Öl durch die Meßtauchs in die Lade-
tauchs laufen. - Die Qualität des Öles
richtet sich jeweils nach der Farbe und
der Säurezahl. - Weiter wäre in der
Kocherei noch die Leberölzubereitung zu er-
wähnen. Die Leber ist sehr Vitamin-
A-haltig (Carotin). Dieses Vitamin A
ist nur öl-löslich und so gilt es
die 0,3 % Öl, die in der Leber enthalten
sind, herauszuholen. Zu diesem
Zweck wird die Leber zunächst in
einem Fleischwolf zerkleinert und
dann in Kochesseln mit ^{natron} Natriumcarbonat
aufgekocht. Aus dieser Brühe wird
dann durch Vor- und Nachsepara-
toren das Vitaminöl herausgeholt.
Es fällt natürlich nicht sehr viel Öl
an, aber dafür kostet ein Kilo auch

immerhin ca. 80,- Alb. — Sämtliche
Anlagen zum Separieren von Öl wurden
von der schwed. Firma De Laval (Berge-
dorfer Eisenwerke) geliefert. Die Koch-
anlage ist eine sogenannte Fauch-
anlage.

Dienstag, 12. XII. 50. $65^{\circ}45' S$; $72^{\circ}30' W$.
Heute sind zum ersten Mal fünf Kott-
wale an Deck gekommen. Sofort beginnt
ein allgemeines „run“ nach den Böhnen,
denn sie sind sehr begehrt zum Backen
und als Andenken. — Im Labor haben
die Chemiker ~~mal~~ Walmilch analysiert.
Sie enthält 30% Fett! — Bei den
Leimwasserseparatoren hätten Johnny
Wullenweber (mein Arbeitskollege) und ich
heute beinahe Pech gehabt. Kurz vor
Schichtwechsel lief ein Kugellager in
einem Separator fest. Dadurch lief der

Tellersatz schwäg und schlug die gup-
eiserne Kanne im Inneren kurz und
klein. Wäre der Tellersatz heraus geflogen,
dann hätte es ein böses Unglück geben
können, denn er hat immerhin ein
Gewicht von ca. 100 kg und macht
5.600 Umdrehungen pro Minute. Es
sitzt also ein Druck von mehreren Tausen
dehnb. fenny war nach einigen Stunden
noch bleich.

Mittwoch, 13. XII. 50. $66^{\circ}19'S$; $80^{\circ}57'W$.

Donnerstag, 14. XII. 50. $67^{\circ}46'S$; $89^{\circ}51'W$.

Seit drei Tagen dampfen wir nun schon
im SW-Richtung. Die genaue Position
darf nicht mehr angegeben werden. (Die oben
angegabenen habe ich erst später erhalten.)
Heute kommen die Fangboote zum Bunkern
nochmals längsweits. Sie sollen dann sehr

Tage weiter nach W laufen, ohne zu
schiefen. Also wird die Reise doch wohl
ins Kapverden (südl. von Neuseeland)
gehen. Ich schätze, dass wir uns jetzt
etwa westl. vom Grahamland, in der
Nähe der Eisgrenze befinden. Heute müs-
sen wir die Peter I.-Insel passiert
haben. Zu sehen war allerdings nichts.

Freitag, 15. XII. 50. $68^{\circ}17'S$; $98^{\circ}44'W$.

Sonnabend, 16. XII. 50. $66^{\circ}59'S$; $107^{\circ}50'W$.
Heute hat Onkel Paul Geburtstag. Ich
war noch um 24⁰⁰ nach Schichtwechsel
zum Gratulieren bei ihm. Später kamen
noch Dr. Schubert, Sven-Olaf Helgesen
und der Kapitän. - Gestern gegen 23⁰⁰
hat Onkel Paul mit Düsseldorf telefo-
niert. Die Verständigung war sehr gut,
worüber man sich bei dieser Fuführung

wundern muß. In Deutschland war die
Uhr schon 6¹⁵, so daß wir heute ca. 100° W
liegen müßten. - Das Wetter ist ruhig.
Es steht nur eine leichte Dämmerung. Gestern
schien mal etwas die Sonne. Sonst ist es
meistens bewölkt und sehr viel Kälte.
Seit letztem Sonnabend haben wir schon
kein Eis mehr gehabt. - Bei Schicht-
wechsel um 12⁰⁰ oder 24⁰⁰ ist die
Begrüßung der Leute untereinander in-
ner sehr eigenartig. Der eine sagt "guten
Morgen", der andere "guten Abend" und
der dritte "Mahlzeit." Je nach Lust und
Liebe. - Gegen 16⁰⁰ fahren wir zwischen
zwei Eisbergen hindurch. Sie sind aber
noch nicht besonders groß. - Abends
um 20⁰⁰ bin ich von Oabel Paul zur Ge-
burtstagsfeier im Salon eingeladen. Es
waren noch eingeladen der Kapitän
Reichert, der I. Offizier Sager, der I. Führer

Soutowsky, I. Zahnarzt Steglitz, der
Chef Dorsetz, II. Ing. Deque, Dr. Schabert
der Biologe, I. Chemiker Dr. Bähr, der Arzt
Dr. Herbst, der engl. Pilot Mr. Bristow
und Herr Kunz. Es war ein sehr lustiger
und vor allem sehr interessanter Abend.
Um 23⁰⁰ nähern wir uns einem un-
geheuren Eisberg. Er ist bestimmt 2 km
lang. Das Fangboot, welches vor dem
Eisberg liegt, sieht aus wie ein Spiel-
zeug. - Papa hat auch zu O.P.'s Geburts-
tag ein Telegramm geschickt. Hier ereig-
nete sich das Kuriosum, daß es um
14⁰⁰ abgeschickt und schon um 12⁰⁰
an Bord war.

Sonntag, 17. XII. 50. $66^{\circ} 18' S$; $115^{\circ} 27' W$.
Montag, 18. XII. 50. $65^{\circ} 53' S$; $121^{\circ} 23' W$.

Dienstag, 19. XIII. 50. $63^{\circ}46'S$; $127^{\circ}45'W$.
Gegenüber Deutschland haben wir jetzt
10 Std. Zeitunterschied. - Noch immer laufen
wir in voller Fahrt nach WSW. Von kleinen
Aufenthalten abgesehen, wenn wieder Gale
gebracht werden oder wie gestern, als selbes
Boote zum Bunkern kamen. - Seit gestern
bin ich wieder im Engineer's Office tätig.
Jetzt begegnen wir vielen großen Eisbergen.
Ein Zeichen, daß es hier unten Sommer
wird. Da werden die Eisberge vom Schelf-
eis freigegeben oder aber sie entstehen
neu durch das Kalben des großen Gletscher.
Ins Treibeis sind wir noch nicht wieder
gekommen. Die Wassertemperatur schwankt
jetzt um $0^{\circ}C$ herum. - 20⁰⁰ Die Zahl
der Eisberge wird immer größer. Man
sieht die eigenartigsten Formen. Tische,
Köpfe, Burgen, Schlösser, Dome, Tempel etc.
Bald bizarr geklüftete Gestalten mit

blaugrün schimmernden Höhlen, bald
flache, lange plateaus, an denen man
wie an einer Steilküste entlang fährt.
Eine Landschaft wie aus „Tausend
und eine Nacht.“ Man sollte meinen,
die Baumeister der Gotik, Renaissance,
Barock und anderer Zeiten hätten hier
ihre Ideen geholt. Es ist einfach
sagenhaft! Um 22³⁰ geht die Sonne
unter. Wieder ein bezauberndes Sublim.
Die Farben sind ^{mit} um die Sonne herum
konzentriert, im Gegensatz zu den
Tropen, wo sie sich über das ganze
Himmelsgewölbe verteilen. Hier ist
tiefes Rot und Blau direkt neben
tiefen Schwärze, in den Tropen scheinen
die Farben etwas verworren. Man ist
beinahe geneigt zu sagen, daß hier im
Sonneneinbruch etwas Unheimliches,
Düstres, Bedrückendes drin liegt,

während in den Tropen die ganze Gletschierung mehr steht und beglückt. Die Eisberge leuchten stets hellblau, *hils rosa*. Dabei ist die See glatt wie die Ebene und nicht einmal eine Dünung ist zu bemerken, wie es bis jetzt immer der Fall war.

Mittwoch, 20. XII. 50. $62^{\circ}05' S$; $136^{\circ}23' W$.

Draußen weht kein Lüftchen. Das Wasser ist schwer wie Blei. Ab und zu berührt die Sonne durch. Noch immer fahren wir durch die Märchenlandschaft aus Eis. Immer wieder muss man stannen.

Gegen 16⁰⁰ begegnen wir einem Eisberg von der Größe Helgoland. Ein sogenanntes Tafelberg. Oben vollkommen flach und die Ränder wie eine Stilküste. Eine Form, wie sie im nördlichen Grönland nur selten anzutreffen ist. Die Brücke gibt eine

Länge von 15 km. an. ja, das sind schon Breiten. Dabei muß man bedenken, daß nur $\frac{2}{9}$ der gesamten Höhe aus dem Wasser heraus ragen, während $\frac{7}{9}$ unter dem Wasserspiegel sind. Hier eine kleine Vergleichsrechnung: bei 36 m über dem Wasser röhren noch 126 m unter Wasser, wobei würde das Gewicht bei 2 km Länge und 1 km Breite etwa 324 Millionen Tonne ausmachen!

Donnerstag, 21. XII. 50. $62^{\circ}14'S$; $146^{\circ}15'W$.

Freitag, 22. XII. 50. $63^{\circ}33'S$; $155^{\circ}58'W$.

Noch immer laufen wir mit voller Kraft nach Westen. Wir werden jetzt ca. $160^{\circ}W$ sein. Direkt ins Kopemeer wird es wohl nicht gehen. Ich höre etwas von Balleny-Inseln. Heute ist der Beginn der offiziellen Fangzeit laut dem Osloer-Abkommen. Da

ist es natürlich schlecht, daß wir noch nicht bei den Fangbooken sind. - Um 23²⁰ drehen wir plötzlich scharf nach Steuerbord. Finnen Gisberg brauchen wir nicht ausweichen. Was hat es zu bedeuten? Als ich um 23³⁰ wieder hinaussehe, ist das Wasser plötzlich ruhig geworden, wo es vorher noch so wild bewegt war. Dabei hat der Wind nicht nachgelassen. Da entdecke ich auf Bb.-Seite einen weißen Streifen. Der Treibeisrand. Viel ist noch nicht zu sehen, da es ziemlich trübe ist. Dieses wird wohl die Eisbarriere vor dem Kapmeer sein.

Sonnabend, 23. XII. 50. $63^{\circ}06'S$; $162^{\circ}33'W$.
Sonntag, 24. XII. 50. $62^{\circ}34'S$; $163^{\circ}05'W$.
Montag, 25. XII. 50. $62^{\circ}15'S$; $162^{\circ}12'W$.

Dienstag, 26. XII. 50. $62^{\circ}50'S$; $165^{\circ}02'W$.
Weihnachten auf See, wie schön könnte
das sein! Aber dafür braucht man
etwas Zeit, eine nette Kammer und
gute Freunde. Es scheint alles schon
an dem ersten Punkt, da wir durch-
arbeiten und es keine Pause gibt.

Zumindest hätte man alle für drei
Stunden ausscheiden lassen können,
zumal man wußte, daß am 1. und
2. Weihnachtstag keine Wale da sein
würden. Die Fangboote sind nämlich
schon wieder 200 Meilen voraus, und
wir dampfen jetzt mit voller Kraft
hinüber. Immer weiter nach Westen.

Mittwoch, 27. XII. 50. $63^{\circ}32'S$; $169^{\circ}08'W$.

Donnerstag, 28. XII. 50. $63^{\circ}46'S$; $169^{\circ}16'W$.
Morgens gegen 6⁰⁰ begegnen wir dem

Führerboot eines norwegischen Hochsees.
Diese Flotte dampft wieder nach Osten.

Freitag, 29. XII. 50. $64^{\circ} 07' S$; $169^{\circ} 54' W$.
Mittels gegen 20⁰⁰ gibt es eine etwas
kritische Situation. Die Hauptdruck-
maschine ist nicht in Ordnung und
fällt aus. Wir treiben langsam aber
sicher auf zwei Eisberge zu. Haarscharf
schlitten wir mitten zwischen ihnen
hindurch. Auf jeder Seite eine riesige
Eiswand ca. 40 m hoch. Auf Steuer-
bordseite haben wir unter Wasser vom
Eisberg nur 3 m Abstand, wie mit
dem Geolot festgestellt wurde. Leicht
hätte das das Ende der Reise bedeuten
können. - Heute ist der erste Wal
(Blauwal) geschossen worden, der den
Magen voll Krill hatte. Wir fahren
jetzt zu dieser Stelle, ins Eis hinein.

Die anderen Wale haben bis jetzt leere
Mägen und waren magr. Sie haben
die richtigen Futterplätze noch nicht
gefunden.

Sonntabend, 30. XII. 50. $63^{\circ}54'S$; $169^{\circ}59'W$
Nun einiges über den Krill, der Nahrung
des Barbenwales. Der Krill ernährt sich
von Diatomeen, kleinen Kieselalgen.
Diese bilden sich im Polarsommer
in solchen Mengen, daß sich das
Meer grünlich färbt. Wo Algenfelder
sind, stellen sich auch Milliarden
Krabben ein und weitohin auch die
Wale. - Durch unvorhergesehene Wasser-
temperaturen und durch die Winde
bilden sich im Meer Strömungen,
die oft zu riesigen Wirbeln werden.
In diesen Wirbeln werden nun die
Diatomeen zusammengetrieben. Durch

Führerboot eines norwegischen Hochsees.
Diese Flotte dampft wieder nach Osten.

Freitag, 29. XII. 50. $64^{\circ} 07' S$; $169^{\circ} 54' W$.
Mittags gegen 20⁰⁰ gibt es eine etwas
kritische Situation. Die Haupttrucks-
maschine ist nicht in Ordnung und
fällt aus. Wir bleiben langsam aber
sicher auf zwei Eisberge zu. Haarschneef
schlitten wir mitten zwischen ihnen
hindurch. Auf jeder Seite eine riesige
Eiswand ca. 40 m hoch. Auf Steuer-
bordseite haben wir unter Wasser vom
Eisberg nur 3 m Abstand, wie mit
dem Feholot festgestellt wurde. Leicht
hölle das das Ende der Reise bedeuten
können. - Heute ist der erste Wal
(Blauwal) geschossen worden, der den
Magen voll Krill hatte. Wir fahren
jetzt zu dieser Stelle, ins Eis hinein.

Die meisten Wale haben bis jetzt keine
Mägen und waren magr. Sie hatten
die richtigen Futterplätze noch nicht
gefunden.

Sonabend, 30. XII. 50. $63^{\circ}54'S$; $169^{\circ}59'W$.

Nun einiges über den Krill, die Nahrung
des Barbuwales. Der Krill wächst sich
von Diatomeen, kleinen Kieselalgen.
Diese bilden sich im Polarsommer
in solchen Mengen, daß sich das
Meer grünlich färbt. Wo Algenfelder
sind, stellen sich auch Milliarden
Krabben ein und weitohin auch die
Wale. - Durch unvorhergesehene Wasser-
temperaturen und durch die Winde
bilden sich im Meer Strömungen,
die oft zu riesigen Wirbeln werden.
In diesen Wirbeln werden nun die
Diatomeen zusammengetrieben. Durch

Messungen der Wassertemperaturen
und Strömungsrichtungen an
möglichst vielen Stellen, lassen sich
nun diese Wirbel, die oft hunderte
von Meilen Durchmesser haben, fest-
stellen und man findet hier auch
alle Wahrscheinlichkeit ^{nach} Wale vor.

Der Krill ist stark einweißhaltig. Kehren
die Wale ~~aus~~ im antarktischen
Frühling aus wärmeren Gewässern,
in denen sie sich während der Polar-
nacht aufhielten und wo die Jungen
geboren wurden, in das südliche
Eismeer zurück, dann sind sie sehr
stark abgemagert. Sobald sie aber
die richtigen Futterplätze gefunden
haben, so werden sie wieder sehr schnell
fett, und die Speckschicht von kaum
acht Zentimeter Dicke wird in kurzer
Zeit 25 und mehr Zentimeter dick.

Wenn man bedenkt, daß ein Walmaqu ein bis zwei Millionen Kugeln enthält, die tausend bis zweitausend Kilo wiegen, ist die schnell sich bildende Speckschicht vorläufiglich. — Zur Wanderung der Wale sei noch gesagt, daß zuerst die Bullen, dann die Mütter mit ihren Jungen und zuletzt die ein- bis zweijährigen im Eismeer wieder einbrechen. Von den Spornwalen trifft man nur die Bullen an, während die Weibchen ^{u. die Jungtiere} in den wärmeren Gewässern bleiben.

Sonntag, 31. XII. 50. $64^{\circ} 51' S$; $171^{\circ} 08' W$.
Am Mittag um 14⁰⁰ sammeln sich plötzlich alle Boote bei uns. Die Fahrt geht jetzt durch dichtes Treibeis. Voran weg das Mutter Schiff als Eisbrecher und hinterher die zwölf Fangboote.

Ein wunderbares Bild. Um 24⁰⁰ wird wieder beigestrichelt und wir gehen aus dem Fisgürtel wieder heraus.

Montag, 1. I. 1951. $64^{\circ} 30' S$; $171^{\circ} 34' W$.
Das neue Jahr hat begonnen. Was brachte das alte? Ende der Schulzeit, $\frac{1}{2}$ Jahr bei der Giso in Hamburg und die Reise zum Walfang. Drei Freiquisse, die schon eine Gewöhnung wert sind. Hoffentlich bringt das neue Jahr auch so viel neues. Eigentlich fängt es ja schon gut an. - Um 1⁰⁰ zücker ich wieder, wie Weihnachten, zu ^{Paul} Paul, wo mit den üblichen Leuten wieder ein sehr netter Abend verbracht wird. - Wir sind jetzt durch das Fis hindurch und die ersten Wale werden wieder geschossen.

Dienstag, 2. I. 51. $64^{\circ} 14' S$; $170^{\circ} 08' W$.

Mittwoch, 3. I. 51. $64^{\circ} 02' S$; $168^{\circ} 19' W$.

Heute begegnen wir wieder einem Fangboot einer fremden Kocherei. Es ist ein englisches. Auch sie haben noch nicht viel Wal ge-schossen. Eine norwegische Kocherei, die hier schon drei Wochen ist, hat auch erst 16.000 Fajß (wir haben jetzt 17.000 Fajß).

Die Kocherei, deren Schlepboot wir neulich trafen, ist wieder nach Osten, ins Westl.-Meer, gedampft. - Am Nach-mittag, um 17⁰⁰ kommt das Schlepboot der engl. Kocherei auf. Das Boot ist wesentlich kleiner als unsere Fangboote und ohne Kanone. Der Name der Kocherei ist "Sally". Sie war vor dem Kriege mal mit einem Wasserflugzeug ausgerüstet.

Donnerstag, 4. I. 51. $63^{\circ} 26' S$; $165^{\circ} 17' W$.

Freitag, 5. I. 51. $63^{\circ} 26' S$; $165^{\circ} 01' W$.

Sonnabend, 6. I. 51. $63^{\circ} 57' S$; $170^{\circ} 15' W$.

Sonntag, 7. I. 51. $65^{\circ} 15' S$; $172^{\circ} 10' W$.
In den letzten Tagen war es mit dem
Fang sehr flau. Teilweise wurde im
einen Schicht nur ein Wal verarbeitet.
Seit gestern konnten nun wieder mehr
Wale. Es wurden auch wieder Speere ge-
schossen. - Wenn zwischen zwei Speer-
wale verarbeitet werden, so hält das
immer sehr auf. Speer- und Walöl
dürfen nicht zusammengebracht werden,
und so muß vor und nach der Ver-
arbeitung von Speerwale das Deck immer
wieder gesäubert werden und ebenso
die Kocher, Ölabscheider und Separatoren. -
Bei der Limonwasseranlage wird jetzt jede
gewonnene Ölmenge genau gewogen. Wir
bekommen aus 100 l Limon. ca. 0,7 l
Öl. Das ist sehr wenig und die Rentabi-
lilität dieser Anlage sehr in Frage
gestellt. - Gestern konnte man den Son-

neuaufgang in den wunderbarsten
Farben beobachten. Wir sind jetzt schon
so weit südlich, daß die Sonne kaum noch
untergeht. - Ende dieser Woche soll der
Tanker kommen. Hoffentlich bringt er viel
Post mit. - Wir müssen uns jetzt in der
Nähe der Scott-Insel befinden. In den
letzten Tagen sind wir sehr viel hin
und her gelaufen.

Montag, 8. I. 51. $66^{\circ} 55' S$; $177^{\circ} 02' W$.
Wir dampfen wieder 200 Meilen nach Westen.
Draußen ist es sehr kalt und es regnet.
Überall hängen auch - lange Eiszapfen.
Es kommt ein heftiger Sturm auf. Eine
See rollt über das ganze Vordeck. Schlimm
laufen die Wellen teilweise die Slip hoch
bis auf den Schloßplan. Bei den Eism-
wasserseparatoren kommt das Wasser
schon durch die Wasserabflüsse herein.

In der Kockerei steht das Wasser einige
Zentimeter hoch und rauscht bei jedem
Überholen des Schiffes von ^{der} einen auf die
andere Seite des Schiffes. - In der Nacht
umgucken wir vorsichtig die norwegische
und englische Kockerei und überholen sie.

Dienstag, 9. I. 51. $71^{\circ} 42' S$; $178^{\circ} 30' 0$.
Heute zuerst über $180^{\circ} W$ hinaus.

Mittwoch, 10. I. 51. $72^{\circ} 12' S$; $179^{\circ} 08' 0$.
Wir dampfen nicht mehr. Alle zwölf Fang-
boote kommen zum Banker längsseits.
Gegen 10^u erscheinen zwei Fangboote der
norwegischen Kockerei. In einigen Meilen
fahren sie an uns vorbei. Nun haben sie
uns doch wieder entdeckt. - Wale sind
immer noch nicht geschossen.

Donnerstag, 11. I. 51. $71^{\circ} 33' S$; $175^{\circ} 59' 0$.

Heute begegnen wir der engl. und norw. Hochsee. Fremde Fangboote sehen wir jetzt öfter. Alles sitzt also auf einem Fleck. - Die geschossenen Wale haben fast alle gefüllte Mägen und dicken Speck. - Das engl. Fangboot „Selva IV“ kommt gegen 21⁰⁰ zum Greifen nahe an uns heran und bäugt neugierig unsere Boote an Fleck.

1002 Meilen
bis zum Pol!

Freitag, 12. I. 51. $72^{\circ} 47' S; 177^{\circ} 17' 0.$
Sonnabend, 13. I. 51. $73^{\circ} 03' S; 177^{\circ} 50' 0.$
Sonntag, 14. I. 51. $69^{\circ} 45' S; 178^{\circ} 49' W.$
Montag, 15. I. 51. $68^{\circ} - S; 175^{\circ} 39' W.$

Dienstag, 16. I. 51. $68^{\circ} - S; 175^{\circ} 24' W.$
Gestern sind wir auf dem neuen Fangplatz angelangt. Bis dahin gab es pro Schicht immer nur einen Wal. Jetzt kommen sie wieder laufend und

achten hängt alles voll. - Wir sind weit
nach Norden gekommen. Es ist wirklich
wärmer geworden. Eis ist überhaupt nicht
mehr zu sehen. Die Stimmung, die
durch die wenigen Wale unter dem
Mittelpunkt stand, ist jetzt wieder ge-
stiegen. - Gegen 15⁰⁰ kommt der
Funker in Sicht!! Langsam schiebt
er sich aus dem Nebel heraus. Hat er
Post?? Die Spannung und Befregung
steigt wieder ins Unermeßliche. Um 17⁰⁰
wird die Post dann endlich vom
Boot 3 zu uns herübergebracht. Wieder
wogehen einige Minuten, bis sie von
der Zahnweislerei sortiert ist. Um 18⁰⁰
ist es dann endlich so weit und der
erste Brief wird endlich geöffnet. Es
ist kaum zu glauben, wie post so
aufregend wirken kann. Schlimmer
als wie beim Abitur.

Mittwoch, 17. I. 51. $68^{\circ} 23' S$; $171^{\circ} 39' W$.
Gegen 16⁰⁰ kommt der Tanker „Oniros“,
Faerbo Lerby, längsseits. Das Schiff
gehört ebenfalls zur Flotte des Onassis.
Es ist ca. 170 m lang. 1938 wurde es
in Schweden gebaut und ist aufs
moderne eingerichtet. - Beim Längs-
seitskommen räumt uns der Tanker
leicht mittschiffs. - Drei abgespeckte
Blauwale werden als Fender benutzt. -
Es gibt viel Arbeit durch das mitge-
brachte Material.

Donnerstag, 18. I. 51. $68^{\circ} 39' S$; $170^{\circ} 57' W$.
Um 14⁰⁰ legt der Tanker wieder ab und
dampft hinter uns her.

Freitag, 19. I. 51. $172^{\circ} 50' W$; $68^{\circ} 06' S$.
Sonntag, 20. I. 51. $67^{\circ} 53' S$; $174^{\circ} 08' W$.

Sonntag, 21. I. 51. $67^{\circ} 09' S$; $173^{\circ} 22' W$.

Auf einem Wal, hinten am Heck, hat sich ein Zügelpinguin gesetzt. Scheinbar gefällt es ihm dort sehr gut. Er putzt und reibt sich und trippelt manchmal von achtern nach vorn und wieder zurück. So eine Gratisfahrt auf einem Wal scheint mal etwas neues für ihn zu sein. Den ganzen Tag bleibt er bei uns. Manchmal fällt er ins Wasser, aber den Ausschlag verpaßt er nie (wir laufen langsame Fahrt). - Mit Waden sieht er wieder gut aus. Heute hängen immer 15-20 Stück am Slip.

Montag, 22. I. 51. $66^{\circ} 57' S$; $173^{\circ} 09' W$.

Der Pinguin ist erstorben. Die Federn waren ihm vom Eiswasser und Blut zusammengeklebt. Dadurch kann der Körper die Temperatur nicht mehr halten, kühlt ab und das Tier erstickt.

Dienstag, 23. I. 51. $66^{\circ} 58' S$; $173^{\circ} 19' W$.

Mittwoch, 24. I. 51. $67^{\circ} 10' S$; $170^{\circ} 20' W$.

Der Walefall ist immer noch sehr gut. In den beiden letzten Schichten sind jeweils 20 Wale verarbeitet worden. - Heute kommt die Nachricht, daß wir noch zum Nachfang an die Fersenküste gehen werden. Die Dauer des Nachfanges richtet sich nach der Zeit, die die Scott für die Überholungsarbeiten am Muttereschiff und den Fangbothen braucht. Vielleicht sind wir Mitte Juni in Deutschland.

Donnerstag, 25. I. 51. $68^{\circ} 03' S$; $173^{\circ} 33' W$.

Freitag, 26. I. 51. $68^{\circ} 29' S$; $174^{\circ} 01' W$.

Sonnabend, 27. I. 51. $69^{\circ} 45' S$; $175^{\circ} 58' W$.

Sonntag, 28. I. 51. $69^{\circ} 14' S$; $176^{\circ} 40' W$.

Heute sind wir $\frac{1}{4}$ Fahr auf See. Eine

sehr, sehr lange Zeit, gemessen an den vielen neuen Eindrücken. Trotzdem ging sie wie im Fluge dahin. Manchmal vermehrte man nur zu träumen, und hielt das alles nicht für die Wirklichkeit. - Gestern wurde ein Zügelpinguin auf einem Wal mit an Deck gezogen. Er war völlig schwarz von Masut. Nach einem kräftigen Seifenbad glänzt er jetzt aber schon wieder und ist recht hege. Er wird mit nach Deutschland reisen unter dem Namen Jack. - Letzte Nacht hatten wir noch einen kräftigen Sturm, und heute ist das Wasser schon wieder glatt wie ein Spiegel. Dieser Wechsel erfolgt oft in wenigen Stunden.

Montag, 29. I. 51.	68° 20' S; 175° 59' W.
Dienstag, 30. I. 51.	67° 52' S; 176° 06' W.
Mittwoch, 31. I. 51.	67° 59' S; 174° 06' W.

Donnerstag, 1. II. 51. $67^{\circ} 11' S$; $172^{\circ} 44' W$.

Ab gestern gehe ich wieder Tagesschrift von 8-20⁰⁰ im Engineer's-Office. - Heute um 8⁰⁰ haben wir querab auf Sth.-Seite das Kühlschiff einer japanischen Kochevi. Die Japaner frieren Walfleisch ein und nehmen es mit nach Hause. - Seit einigen Stunden dampfen wir wieder in O-Richtung. Ab heute ist die Jagd von Krüll- oder Buchelwalen erlaubt. Der Krüll ist ebenfalls ein Barbenwal. Er zeichnet sich durch seine kurze und gedrungene Form aus und durch die überaus langen Seitenflossen. Der Krüll war durch sinnloses Abschießen schon recht dezimiert und so wurden für ihn bestimmte Schanzgesetze errichtet. Mehrere Jahre hindurch durfte er überhaupt nicht geschossen werden. Die Bestände haben sich heute schon wieder

recht gut aufgefrischt. Gestern haben die Fangboote nun schon die ersten Krüll gebracht. Sie haben sehr dicken Speck. - Um 3⁰⁰ hatten wir 50.000 Fays voll. - Gegen Mittag befinden wir uns plötzlich in einem Rudel Krüllwale. Boot 2, welches mit uns läuft, nimmt sofort die Jagd auf und wir können aus nächster Nähe beobachten, wie zwei Wale geschossen werden. - Um 19⁰⁰ überholt uns wieder das jap. Kühlschiff in ziemlich dichtem Abstand. - Heute sind 51 Wale geschossen.

Freitag, 2. II. 51. $67^{\circ} 01' S$; $171^{\circ} 46' W$.

Sonnabend, 3. II. 51. $65^{\circ} 31' S$; $166^{\circ} 41' W$.

Sonntag, 4. II. 51. $65^{\circ} 03' S$; $165^{\circ} 35' W$.

Verrat! Heute kommt ein Telegramm

aus New York, das wir so lange auf
Speisefang gehen werden, das wir erst
Ende August in Deutschland sind.
Mir soll es nicht wundern, wenn
morgen ein Teleg. mit dem Inhalt
kommt, das wir gar nicht erst nach
Deutschland zurückgehen.

Montag, 5. II. 51. $64^{\circ} 47' S$; $165^{\circ} 14' W$.

Um 16⁰⁰ kommt es zu einer eigenartigen
Begegnung. Es kommen die japanischen
Kocherisen auf: zwei Kocherisen, zwei
Küchlschiffe, ein Tanker und mehrere
Fangboote. Da befindet man sich in
dem riesigen Eismeer und hat plötz-
lich eine solche Schiffsansammlung.
Mit unserem Tanker sind wir sieben
große Schiffe und viele Fangboote auf
dem kleinsten Raum konzentriert. Die
japanischen Schiffe sind alle schwarz

angestrichen. - Im Boot finden die heftigsten Debatten über unsere Reiseverlängerung statt. Alles schimpft Mord und Brand und man will sich das nicht so ohne weiteres gefallen lassen.

Dienstag, 6. II. 51. $64^{\circ} 46' S$; $162^{\circ} 36' W$.
Im Morgen kommt der Taucher wieder längsseits und legt am Abend wieder ab. In Höhe der Brücke ist er durch Seeegang dicht über der Wasseroberlinie auf beiden Seiten 2 m lang von oben nach unten aufgezissen.

Mittwoch, 7. II. 51. $64^{\circ} 34' S$; $161^{\circ} 57' W$.

Donnerstag, 8. II. 51. $65^{\circ} 04' S$; $162^{\circ} 26' W$.

Freitag, 9. II. 51. $65^{\circ} 21' S$; $159^{\circ} 28' W$.

Sonabend, 10. II. 51. $65^{\circ} 04' S$; $162^{\circ} 26' W$.

Sonntag, 11. II. 51. $65^{\circ} 27' S$; $165^{\circ} 26' W$.

Montag, 12. II. 51. $65^{\circ} 46' S$; $167^{\circ} 03' W$.

Dienstag, 13. II. 51. $66^{\circ} 27' S$; $169^{\circ} 34' W$.
Heute war der erste schöne Tag seit zwei
Wochen. Es hatte immer mehr oder weniger
stark gestäubt. Es wehte ein eisiger
Wind mit Schnee- und Regenschauern
vom Pol her. Die ersten Anzeichen des
naheenden Winters. So hatten wir auch
immer laufend Wale, da sie sich jetzt
wieder aus dem Eis zurückziehen. Heute
war nun ein so schöner Tag, wie wir
ihn hier unten noch nicht erlebt
haben. Es wehte kein Lüftchen und der
Himmel war fast wolkenlos. So habe
ich die günstige Gelegenheit wahrgenommen
und den ersten Farbfilm verknipst.
Bei dem guten Wetter sind 74! Wale
geschossen worden. Zur Hauptsache
Krill, die eigentlich schon seit dem
7. II. wieder Schonzeit haben. Aber wir
fahren ja unter Panamaflagge und da

nimmt man es mit den interna-
tionalen Gesetzen nicht so genau.

Heute wurde auch unser 1000 ster Wal
geschossen. - Laut dem internationalen
Abkommen von Oslo wurden für diese
Walfangsjaison 16.000 Waleinheiten
freigegeben. Dabei ist eine Waleinheit =
1 Blauwal = 2 Finnwale = $2\frac{1}{2}$ Buckel-
wale = 3 Spornwale = 6 Seiwale. Von
diesen 16.000 Waleinheiten haben wir
nicht ganz 700 Fischeiten geschossen.
Bei 20 Kochereien ist das kein schlechtes
Ergebnis. - Bei den 1000 Waleen ist
ein Verlust von 600 Harpunen zu ver-
zeichnen. Das ist ganz schlecht. -

Noch etwas zur Berechnung der Wale. Jede
geschossene Walart muß eine bestimmte
Mindestgröße haben. So ist ein
berechneter Wal = 75 Fuß Blauwal = 110 Fuß.
Finnwal = 110 Fuß. Pottwal = 120 Fuß. Buckelwal

= 200 Fu. Seiwal. Wenn man die Fußzahl eines Walost durch die entsprechende Zahl der Waleinheiten teilt, so erhält man die Mindestgröße:

Blaawal	—	75 Fuß	—	22,7 Meter
Finawal	—	55 "	—	16,6 "
Spornawal	—	38 "	—	11,5 "
Brobelwal	—	48 "	—	14,6 "
Seiwal	—	34 "	—	10,9 "

Im allgemeinen ist es so, daß bei jeder Flotte ein Inspektor mitfährt, der dafür zu sorgen hat, daß keine Tiere mit Maknowapf geschossen werden.

Mittwoch, 14. II. 51. $66^{\circ}44'S$; $169^{\circ}17'W$.

Donnerstag, 15. II. 51. $67^{\circ}18'S$; $169^{\circ} - W$.

Freitag, 16. II. 51. $68^{\circ}40'S$; $166^{\circ}09'W$.

Sonntag, 17. II. 51. $69^{\circ}19'S$; $164^{\circ}16'W$.

Heute kommt der Farko nochmals längs-

sichts, um das letzte Walöl zu über-
nehmen. Er nimmt so 62.000 Fafs mit
nach Europa. Nun 1930 legt er ab,
um nach Deutschland, nach Hamburg,
zu fahren! Alle Mann stehen an
Deck und winken ihm noch einen
Grufs für die Heimat zu. — In den
letzten Tagen ist wieder gut gefangen
worden. Fast nur groÙe Blauwale bis
zu 16 em Speck. In den beiden letzten
Tagen war das Wetter auch sehr gut.

Sonntag, 18. II. 51. $69^{\circ} 12' S$; $164^{\circ} 33' W$.
Gegen 11⁰⁰ kommt mal wieder das
Schleppboot der „Ballena“ zum spionieren
hervor. Die Kochei befindet sich zwischen
uns und dem Victoria-Land. — Unser
Jack bekommt einen Grassen, auch
ein Dügelpinguin. Nach groÙen
Bemühungen war es ihm endlich ge-

lungen, alleine die Slip hochzubekommen.
Sein Name wird abraham. Er ist größer
und bedeutend kräftiger gebaut und
fetter als fack. Die beiden tragen sich
noch nicht richtig, aber sie werden es
schon lernen, daß sie ihr Fressen jetzt
leiten müssen. abraham muß noch
mit Gewalt gestopft werden.

Montag, 19. II. 51. $68^{\circ} 38' S$; $167^{\circ} 01' W$.

Dienstag, 20. II. 51. $68^{\circ} 06' S$; $167^{\circ} 59' W$.
Heute um 6⁰⁰ kommt der zweite Tanker
„Oniros“, Honduras, an. Er ist wesent-
lich kleiner als die „Ariston“ und vor
allem schon viel älter.

Mittwoch, 21. II. 51. $67^{\circ} 54' S$; $168^{\circ} 23' W$.
Am Abend habe ich einige Blitzlicht-
aufnahmen an Deck mit dem Vakublitz

von Kurz gemacht. Bin mal gespannt,
ob sie was geworden sind.

Dienstag, 22. II. 51. $67^{\circ} 18' S$; $167^{\circ} 35' W$.

Freitag, 23. II. 51. $67^{\circ} 18' S$; $167^{\circ} 35' W$.

Sonntag, 24. II. 51. $67^{\circ} 37' S$; $167^{\circ} 50' W$.

Heute arbeite ich an der Leberöl-Anlage.
Um 7³⁰ kommt ein japanisches Fangboot
vorbei. Die ehemaligen „Verbündeten“
winken uns eifrig zu. Sie wissen scheinbar,
daß wir deutsche Besatzung sind. - Wir
befinden uns ja in der Nähe des Victoria-
Landes, wo sich auch der magnetische
Südpol befindet. So kann man natür-
lich nur nach dem Kompaß navigieren,
da der magnetische Kompaß oft die
entgegengesetzte Richtung anzeigt.

Samstag, 25. II. 51. $67^{\circ} 50' S$; $169^{\circ} 10' W$.

Montag, 26. II. 51.	$68^{\circ} 15' S$; $168^{\circ} 55' W$.
Dienstag, 27. II. 51.	$68^{\circ} 29' S$; $165^{\circ} 48' W$.
Mittwoch, 28. II. 51.	$(68^{\circ} 24' S$; $163^{\circ} 73' W.)$ $70^{\circ} 10' S$; $162^{\circ} 32' W$.
Donnerstag, 1. III. 51.	$70^{\circ} 08' S$; $162^{\circ} 11' W$.
Freitag, 2. III. 51.	$70^{\circ} 06' S$; $161^{\circ} 08' W$.

Sonnabend, 3. III. 51. $70^{\circ} 06' S$; $161^{\circ} 08' W$.

Nachdem wir zwei Tage gedampft sind, befinden wir uns jetzt wieder mitten im Eis. Hier ist es etwas ruhiger, während wir in den letzten Tagen heftigen Sturm und ziemlich grobe See haben. Der Tanker konnte so gestern abend um 20^{00} längsweits kommen. - Gegen 4^{00} kam wieder ein sehr starker Sturm auf, so daß der Tanker und unser Mutter Schiff, trotz des Eises, schon heftig gegeneinander dümpelten. Bis 7^{00} wurde die Dümpelerei immer heftiger (sic) hebung zwischen den beiden

Schiffen ca. 5 bis 6 Mebr) und zum
Schluss rutschte auch noch der achtere
Fender (Sporn) achterwärts. Nun konnten
achten beide Schiffe ungehindert gegen-
einander schlagen. 15.000 to gegen
20.000 to! Was das heißt, kann man
sich kaum vorstellen. Man mußte
sich bei jedem Zusammenstoß
krampfhaft irgendwo festhalten, um
nicht in die See geschleudert zu werden.
Als ich in meine Kammer mußte, um
etwas zu holen, hing die Schraube
des Tankers nur einige Mebr von
Ballance entfernt. Um 7³⁰ war
der Tanker endlich losgeworfen, die
Halbbane teilweise gekappt, und
alles abwärts schießend auf. So sind
wir noch einmal mit einem blauen
Auge davongekommen! Die Planken
vom achten Bootsdeck bis herunter

zur Verdampfanlage sind auf Sth.-
Seite eingedrückt. Zwei Kammern stark
beschädigt. Selbst in meiner Kammer
sind noch einige Spuren zu sehen.

Samstag, 4. III. 51.	$69^{\circ} 27' S$; $161^{\circ} 56' W$.
Montag, 5. III. 51.	$68^{\circ} 36' S$; $162^{\circ} 38' W$.
Dienstag, 6. III. 51.	$68^{\circ} 04' S$; $165^{\circ} 13' W$.
Mittwoch, 7. III. 51.	$67^{\circ} 34' S$; $164^{\circ} 31' W$.

Donnerstag, 8. III. 51. $68^{\circ} 08' S$; $165^{\circ} 13' W$.
Heute erhielten wir einen dritten Pin-
guin von Boot 3. Es wurde dort vor
14 Tagen an Bord gefunden. Es ist
ein Goldschorppinguin. Diese sind
wesentlich kleiner als die Bügelpinguine.
Es wird Isaak getauft. - Der Tanker
hat bei den Zusammenstößen ein
kleines Loch davongetragen. In der
Maschine steht etwas Wasser. Die

Fangboote holen jetzt das letzte Öl
herüber, da man es bei dem un-
stündigen Wetter nicht mehr wagt, die
beiden Schiffe nebeneinander zu legen.

Freitag, 9. III. 51. $67^{\circ}53'S$; $165^{\circ}20'W$.

Sonntag, 10. III. 51. $67^{\circ}35'S$; $164^{\circ}55'W$.
Seit letzte Nacht 24⁰⁰ ist laut Osloer
Walfangabkommen für alle dem Ab-
kommen angeschlossenen Länder Schluss
der Fangsaison in der Subarktis, da die
freigegebenen 16.000 Blauwalinheiten
geschossen sind. Aber „Olympic Challenge“
macht trotzdem weiter. Ein richtiges
Piratenunternehmen! Was wird das für
Folgen für die Besatzung und für den
deutschen Walfang haben? Es wird
weitergefangen, da die Schiefer bei einer
Fapzahl von 105.000 Fap eine besondere

früher erhalten. Wir haben jetzt 87.270
Fass. So verspricht man uns, daß wir die
105.000 Fass noch vollmachen und dann
den Fang abbrechen. — Die anderen Koche-
reien ziehen jetzt also nach Hause. Muß
da eine Stimmung an Bord herrschen.
Die Japaner haben schon den ganzen Tag
Musik gesendet. Die Norweger haben
untereinander schon angefragt, was mit
„Olympic Challenge“ los sei, da man von
der Olympic-Flotte nichts höre und sehe.
Für unsere Flotte besteht jetzt Sprech-
und Funkverkehr. Die Fangboote liegen
bestweise hinter Eisbergen. — Die Norweger
sollen seinerzeit Quassis 100.000 Dollar
geboten haben, um vom Bau eines Wal-
fängers abzusehen. — Diese Rumworte-
rei hier ist schrecklich. Wann werden wir
endlich den letzten Wal geschossen haben,
und wann werden wir endlich zu Hause

sein? Man muß ja bei diesen Unter-
 nehmen mit allem rechnen. Mit plumpen
 Versprechungen versucht man die Leute
 immer wieder hinzuhalten. Und diese
 Ungewißheit macht hier allmählich viele
 müde. Es ist eine tolle gespannte Lage.

Sonntag, 11. III. 51.	67° 56' S; 165° 13' W.
Montag, 12. III. 51.	68° 08' S; 164° 46' W.
Dienstag, 13. III. 51.	68° 22' S; 164° 51' W.
Mittwoch, 14. III. 51.	68° 20' S; 165° 40' W.
Donnerstag, 15. III. 51.	67° 20' S; 164° 03' W.
Freitag, 16. III. 51.	67° 27' S; 163° 26' W.
Sonabend, 17. III. 51.	67° 19' S; 165° 15' W. Eft - 5°

Sonntag, 18. III. 51. 67° 22' S; 167° 00' W. E. - 4,7°
 Der Fang geht lustig weiter. Es kommen
 plenty Wale und am Mittwoch um 10³⁰
 hatten wir die 100.000 Fap voll. Trotzdem
 denkt man noch nicht an Abbruch des

Fauges. - Das Wetter wird jetzt wieder schlechter, nachdem wir 14 Tage lang sehr gutes hatten. Stürme kommen in wenigen Stunden auf, flauen aber oft gegen Abend wieder ab. Gestern war die See so groß, daß sie teilweise die Slip hoch lief und den Schiffsplan unter Wasser setzte. Da kann man natürlich keine Wale mehr verarbeiten. Die eisernen Bullaugenblenden in Höhe des Fabriklecks mußten alle geschlossen werden. - Oskel Paul ist gestern auf Boot 1 gegangen, kommt am Montag aber schon wieder. - Gestern ist auch der Teuber wieder abgedampft mit unbekanntem Reiseziel. Post hat er nicht mitgenommen. - Wir haben jetzt wieder zwei Zügelpinguine hingekommen. Es sind sehr große Burschen und scheißen schon im zeretzten Alter, da sie viel Würde aufweisen, im Gegen-

satz zu den drei anderen, die oft recht wild sind. Beim miltäglichen Spaziergang muß man immer sehr aufpassen, daß sie nicht über Bord springen. Jack schnappt mit Vorliebe seinen Genossen immer das Fressen weg. Ein Pfund Fisch pro Mahlzeit und Tag ist für ihn eine Kleinigkeit. Wir füttern jetzt auch schon Walfleisch. Gutes Leboöl von Zeit zu Zeit hilft den Vitaminmangel beseitigen. Die Namen der beiden neuen Pinguine sind Moses und Berry. - In puncto Steuerzahlung herrscht mal wieder keine Klarheit. Obwohl wir auf panamesischem Grund und Boden arbeiten, sollen wir volle Steuern bezahlen. Vorgestern kam aus Deutschland ein Telegramm, daß wir sowohl volle Steuern für die Heuer als auch für Faßarbeit und Überstunden zahlen sollen. Ob man

Lohn- oder Einkommenssteuer dürfen wir
selber entscheiden. Die Forderung ist bei
jedem natürlich groß. Wenn wir nach
Hera noch fahren verdienen ich über 7.200,-
Doll und muß dann so viel Steuern
zahlen, daß ich kaum noch einen Gewinn
habe. - Ich arbeite zur Zeit auf dem
Fellabscheidern Schloschiff. Eine in-
teressante aber auch anstrengende
Tätigkeit. Temperatur im Schutt +35°
bis +40° C.

Montag, 19. III. 51. 67° 24' S; 167° 31' W. L. - 6,8'

Dienstag, 20. III. 51. 67° 34' S; 167° 12' W. L. - 4,8'
Wanzen ist wieder mal spiegelglatte See.
Ein herrliches Wetter. Da sind gestern
61 Wale geschossen worden, und es geht
mit der Arbeit wieder hoch los. In der
Vocherei ist ein Kampf ausgebrochen, was

die größte Fapzahl produziert. Die
andere Wache hatte in der letzten Schicht
25 Tons à 57 Fap gemacht und dabei
heftig angegeben, dass dieser Rekord nicht
gebrochen werden könne. Das konnten
wir natürlich nicht auf uns sitzen
lassen und haben tatsächlich 27 Tons,
das sind 1.539 Fap, geschafft. 268 to Öl
in 11 Stunden ist schon eine fabel-
hafte Leistung. Auf dem Feltabscheider
wurde man aber auch "wetzen". Hier
gullüft auf, dort Gravenschalen zu.
Und das bei einer Temperatur von „nur“
+ 40° C! - Heute spielten wieder sehr
viele Krillwale in der Nähe des Schiffes.
Ein Pärchen kam bis auf zwei Meter
an den Bug heran. Ich stand gerade
auf der Brücke und konnte sie so
auch unter Wasser sehr gut beobachten.

Mittwoch, 21. III. 51. $67^{\circ}21'S$; $166^{\circ}47'W$. \varnothing . -3°
Donnerstag, 22. III. 51. $67^{\circ}38'S$; $166^{\circ}40'W$. \varnothing . $-2,6^{\circ}$
Freitag, 23. III. 51. $67^{\circ}51'S$; $165^{\circ}31'W$. \varnothing . $-1,8^{\circ}$
Samstag, 24. III. 51. $67^{\circ}32'S$; $166^{\circ}18'W$. \varnothing . $-1,3^{\circ}$

Ostersonntag, 25. III. 51. $67^{\circ}15'S$; $165^{\circ}32'W$. \varnothing . -1°
Heute Ostern ist nicht nur auch nur
am Kalender und an dem etwas beswer-
fessern, das (in letzter Zeit sehr schlecht
geworden ist, da der Proviant langsam
aber sicher zur Neige geht. Eine besondere
Freude ist noch, dass heute der letzte
Wal hier unten in der Subarktis geschossen
wurde. Alle Tunkte sind bis zum Rand
gefüllt und wir liegen schon bis weit
über die Lademarken im Wasser. -
Das Wetter ist in den letzten Tagen
wieder sehr ruhig gewesen und es
wurden viele Wale geschossen.

Ostmanatag, 26. III. 54. $67^{\circ}24'S$; $164^{\circ}35'W$. L. - 1,20
Um 13⁰⁰ tönen drei kurze Töne mit
der Schiffssirene und das Mutter Schiff
mit seinen 12 Fangbooten setzt sich
in Bewegung Richtung Ken-Küste.
Der Fang in der Subarktis ist beendet.
Da heizen sich die Gemüther auf und
überall sieht man fröhliche Gesichter.

Und nun eine Zusammenstellung über
das bisherige Jagdergebnis:

Es wurden zusammen 1.903 Wale geschossen.

Davon Blauwale 636 Finnwale 855

Buckelwale 368 Spinnwale 44

Im Dezember 250 Wale Januar 484 Wale

Februar 587 " März 582 "

Die ges. Länge aller Wale betrug 38.000 m.

Das ges. Gewicht 98.188 to. Die Ölausbeute

20.925 to.

Das Durchschnittsgewicht eines Wales

betrag 52 to, wovon 23% un verwend-
bar waren und wieder über Bord gingen.
Wie z. B. Grasen, Limmwasser, Geölörne und
z. Teil das fleisch.

Die durchschnittliche Ölausbeute pro Wal
betrag 11 to.

Die größte eroberte Menge an Wale war
am 13. Febr. mit 47 Stk. innerhalb 24 Std.

Die größte Ölausbeute war am 21. März
mit 525 to innerhalb 24 Std.

Die größten Wale: Blauwal 29 m; 15 cm Speck

Finnwal 24 " ; 10 " "

Buckelwal 16 " ; 12 " "

Sperdwal ♂ 18 " ; 15 " "

Durchschnitt: Blauwal 25 m; 11 cm Speck

Finnwal 21 " ; 9 " "

Buckelwal 13 " ; 12 " "

Sperdwal ♂ 16 " ; 12 " "

In der Lebölantlage wurden 2.379 kg Leböl
hergestellt. Die Ölausbeute aus der Leber

betrag 0,88%. Im Durchschnitt betrug
das Vitamin Gehalt 300.000 internationale
Einheiten. Das Maximum waren 475.000 i. E.

Mittwoch, 28. III. 51. $66^{\circ}48'S$; $145^{\circ}07'W$; $\bar{L} - 4,9^{\circ}$
Ab heute gehen wir wieder 8 Stunden
Schicht, und ich sitze wieder im Maschinen-
büro. Man kommt sich vor wie auf der
Heimreise. Übel wird geschert und
geschubbt. Teile des Schondecks fliegen über
Bord. Es herrscht eine unbeschreibliche Stimmung.
Gestern hatten wir einen tollen Sturm
und die Brecher gingen bis zur Brücke
hinauf. Auf der Deck ist vorne alles mit
einer dicken Eisschicht überzogen. Heute ist
wieder ganz ruhige See und leichter
Schneefall.

Donnerstag, 29. III. 51. $65^{\circ}44'S$; $133^{\circ}45'W$. $\bar{L} - 3,1^{\circ}$

Freitag, 30. III. 51. $63^{\circ}38'S$; $124^{\circ}14'W$. $\mathcal{L}.$ - $0,8^{\circ}$

Heute abend bin ich bei Onkel Paul zu einer Flasche Wein (der letzten) eingeladen. Grund: Abfahrt aus dem Eismeer. Man hat immer wieder das Gefühl, als wenn es nach Hause ginge. - Mit 12 Knoten dampfen wir gen Westen. Wie in einem Gebirgswagen werden wir von den 12 Jangboaten begleitet. Drei voraus als Fisberg-Sicherung und die anderen acht von hinten. Ein schönes Bild.

Sonnabend, 31. III. 51. $61^{\circ}30'S$; $115^{\circ}55'W$. $\mathcal{L}.$ - 1

Heute ist mal wieder nach beinahe vier Monaten Kino. Es gibt „zwischen Strom und Steppe.“ Nach langer Zeit mal wieder etwas „Kultur.“

Sonntag, 1. IV. 51. $59^{\circ}43'S$; $112^{\circ}-'W$. $\mathcal{L}.$ - $0,3^{\circ}$

Montag, 2. IV. 51. $57^{\circ}22'S$; $105^{\circ}36'W$. $\mathcal{L}.$ + $4,3^{\circ}$

Dienstag, 3. IV. 51. $55^{\circ}22'S$; $101^{\circ}17'W$. \varnothing . + $4,3^{\circ}$
Mittwoch, 4. IV. 51. $53^{\circ}12'S$; $97^{\circ}34'W$. \varnothing . + $6,5^{\circ}$

Donnerstag, 5. IV. 51. $51^{\circ}19'S$; $94^{\circ}35'W$. \varnothing . + $6,5^{\circ}$
Am Montag lagen wir ungefähr auf der Höhe von Kap Horn und seit dem Tage hatten wir einen mehr oder weniger starken Sturm. Letzte Nacht war es mit Windstärke 11 bis 12 wohl eine schlimmenen. Wir mußten nachts noch die Pinguine aus ihrem Stall holen, da er durch die Brecher zu geschlagen drohte, obwohl er auf dem zweiten Brückendeck steht. Die Brecher schlagen mir dabei so aus wie die Ohren. Ein toller Tanz. Oft steht man mit dem einem Bein auf einer Seitenwand, um überhaupt die Balance zu halten. Alles was nicht rict. und angefest ist, reißt sich los und fliegt durch die Gegend. In der Höhe muß man sich

regelmäßig festklammern. Au Schlaf ist nicht zu denken. Die Hocker sausen von einer Joke in die andere. Finige Seen kommen achtern die Slip hoch- und überfluten das ganze Deck. Auf Deck kann man natürlich nicht mehr arbeiten. Die Kocherei steht unter Wasser. überall hört man die Spanten und Verstrebungen ächzen. Von den Fangbooken sieht man oft nur die Mastspitze. Trotzdem schmeckt das Essen prächtig.

Freitag, 6. IV. 51. $48^{\circ}55'S$; $91^{\circ}10'W$; $L. +6,7^{\circ}$

Sonnabend, 7. IV. 51. $45^{\circ}45'S$; $87^{\circ}57'W$; $L. +9,7^{\circ}$

Sonntag, 8. IV. 51. $42^{\circ}41'S$; $83^{\circ}11'W$. $L. +13,4^{\circ}$

Seit Freitag sind wir endlich wieder in ruhigem Gewässer. Von Tag zu Tag wird es jetzt schon wärmer und mittags kann

man sich in die Sonne setzen. Man lebt richtig wieder auf. - Heute was mal wieder Kino: „Wiener Geschichten“. Ich glaube ich habe noch nie in einem Film so gelacht, wie gerade in diesem, obwohl ich ihn schon zweimal gesehen habe. Man ist ja jetzt so leicht empfänglich für jede Abwechslung und alles Schöne.

Montag, 9. V. 51. $39^{\circ}23'S$; $78^{\circ}51'W$. $L. +12,3^{\circ}$

Dienstag, 10. V. 51. $36^{\circ}51'S$; $75^{\circ}48'W$. $L. +15,4^{\circ}$
Heute kommen alle Boote aus Schloschiff und übernehmen Material für den Sperrfang. Da wir nur noch 200 Harpunen haben, sind in der Schlosserei und Schmiede Jöko (Harpunen ohne Widderhaken) und Lauge hergestellt worden. Mit der Lauge soll dem Sperr der letzte Gradestopf gegeben werden, um Harpunen zu sparen.

Walfang wie bei den alten Jönannu oder
zu Moby Dick's Zeiten. - Ab morgen
werden wieder Wale verarbeitet. Heute sind
schon 6 Stück geschossen worden.

Mittwoch, 11. IV. 51. $36^{\circ}27'S$; $75^{\circ}10'W$. L. + 15^o

Donnerstag, 12. IV. 51. $35^{\circ}05'S$; $74^{\circ}28'W$. L. + 14,6^o

Freitag, 13. IV. 51. $33^{\circ}24'S$; $73^{\circ}35'W$. L. + 13,4^o

Heute sind wir in der Höhe von Valparaiso
de Chile, und so ist es draußen schon sehr
schön warm, und ich laufe mit kurzen Hosen
herum. - Da heute Freitag der 13 ist, aber-
gläubisch wie wir sind, mußte natürlich
etwas unangenehmes geschehen. Und tat-
sächlich, es geschah etwas. Der Kapitän
war nun so^o mit dem Helicopter gestartet,
um Wale zu suchen, nachdem Lars am
Abend vorher es abgelehnt hatte, in an-
betracht, daß heute Freitag, 13. ist. So

erhielt dann einfach "Kpt. Müde" den
"Befehl", wie einen leisen Fußtritt, mit
zu starten, obwohl ihm nicht ganz
wohl war und ihm die Müdigkeit sicher
wieder zu schaffen machte. Um 13⁰⁰
kam die Nachricht von Boot 10, daß der
Helicopter sich in Seenot befinde. Er
mußte, da er kein Benzin mehr hatte,
wollanden. Sofort nahm das Mutter-
schiff dann Kurs auf die Stelle, wo sich
der Helicopter und das inzwischen einge-
troffene Fangboot befinden mußten.
Gegen 15⁰⁰ kamen wir an. Das Fangboot
hatte ein Rettungsboot ausgeschut und
michete den Helicopter an das Mutterschiff,
wo er an Bord gehievt wurde. Bei der
Holleuchtung war die Welle zum hinteren
Propeller durch den Hauptpropeller durch-
schlagen worden. Damit dürfte der Heli-
copter nun endlich ganz hin sein. Kleine

Matroschen hatte er ja schon öfter gehabt. -
Als der Kapitän von dem Rettungsboot zu
uns am Bord stieg, rief einer der Boots-
besatzung zu uns herauf, ob sie für die
Rettung unseres Kapitäns keinen Grog
bekämen. Darauf nur die trockene Ant-
wort: „Wenn ihr ihn hättet ersaufen
lassen, hättet ihr eine ganze Flasche
bekommen. Nun gibt's gar nichts!“ -
Während dieses Manövers war achtern ein
Segelschiff aufgekommen. Es war eine Art
Show mit zwei Masten. Dieses Schiff
unterhält wohl eine Art Postfahrt
zwischen Valparaiso und der Insel Juan
Fernandez. - Der Sprunfang war ~~bis heute~~
noch nicht sehr einträglich. Wir haben
bis heute ca. 167 to hergestellt. - Das
Fangboot „Olympic Trawler“, welches
unser Boot ablösen sollte, da es nach
Deutschland fährt, nun dann mit

Duassis eine Mittelmeerreise zu machen,
 mußte wegen Maschinenschaden von
 Le Havre wieder nach Deutschland laufen.
 Das Boot sollte uns Harpunen mitbringen,
 und somit müssen wir nun mit
 unseren 200 Harpunen bis Mai aus-
 kommen, bis der Tanker kommt. - Wenn
 wir mit dem Tanker noch 12 000 t Heizöl
 bekommen, werden wir in ca. 100 Tagen
 in Deutschland sein. Die Flotte verbraucht
 täglich 200 t.

Sonnabend, 14. <u>IV</u> . 51.	$30^{\circ}38'S$; $72^{\circ}18'W$. $L. + 14,2^{\circ}$
Sonntag, 15. <u>IV</u> . 51.	$28^{\circ}56'S$; $72^{\circ}29'W$. $L. + 14,9^{\circ}$
Montag, 16. <u>IV</u> . 51.	$27^{\circ}28'S$; $72^{\circ}20'W$. $L. + 14,3^{\circ}$
Dienstag, 17. <u>IV</u> . 51.	$26^{\circ}55'S$; $71^{\circ}18'W$. $L. + 16,5^{\circ}$
Mittwoch, 18. <u>IV</u> . 51.	$24^{\circ}59'S$; $71^{\circ}04'W$. $L. + 17,1^{\circ}$

Donnerstag, 19. IV. 51. $24^{\circ}59'S$; $71^{\circ}04'W$. $L. + 18,4^{\circ}$
 Heute können wir zum erstenmal die

chilenische Küste deutlicher sehen. Vor drei Tagen waren wir schon bis auf 18 Meilen heran, aber die Sicht war schlecht, so daß nur einige Schatten zu sehen waren. Die Inseln treten hier bis an das Meer heran. Die Berge sind im Durchschnitt 2.000 m hoch und fallen steil ins Meer ab, welches hier eine Tiefe bis zu 6.000 m hat. Vegetation gibt es überhaupt nicht. Gehühnerzucht hat es hier nicht gezeugt. Alles öde Felsen mit steilen Klippen und tiefen Spalten, und dahinter, allerdings für uns nicht sichtbar, die Salpeterwüste. Ein gewaltiges Subblich. - Das Meer ist hier sehr reich an Lebewesen. Die Spornwale und auch Seiwale treten in Rudeln von 20 bis 50 Stück auf.

Einige Haie haben wir auch schon gesehen, obwohl das Wasser noch etwas zu kalt ist. Tiefenfische gibt es in ungeheurer

Massen. Und manchmal anzeln wir sie nachts, wenn sie nach oben steigen, unter der hellen Hecklampe. Das Licht zieht sie an. Landvögel lassen sich verschiedenartig auf dem Schiff nieder, wie z. B. Landfalken und Maskenhäcker.

Freitag, 20. IV. 51. $24^{\circ}09'S$; $70^{\circ}45'W$. $\Sigma. +19^{\circ}$
Heute morgen fanden wir den Pinguin Moses tot im Bassin. Worauf er gestorben ist, ist uns unklar, da er gestern noch ganz munter war.

Sonnabend, 21. IV. 51. $23^{\circ}16'S$; $71^{\circ}12'W$. $\Sigma. +19.1^{\circ}$

Sonntag, 22. IV. 51. $22^{\circ}22'S$; $71^{\circ}09'W$.

Montag, 23. IV. 51. $22^{\circ}57'S$; $71^{\circ}11'W$. $\Sigma. 18.4^{\circ}$

Onassis will uns mit einer kleinen Jagdgesellschaft besuchen. Zu diesem Zweck kommt er mit einem Sonchflugzeug von New York

nach Antofagasta. Heute sollen wir ihn dort abholen. Gegen Nachmittag laufen wir in die Bucht von Antofagasta ein. Auf Bb.-Seite befinden wir uns sehr dicht unter Land. Es ist sehr gebirgig. Überall steile Felsen und große Plateaus, sehr stark verwirklicht. Wachstum gibt es hier nicht und kein Lebewesen an Land. Dafür unendlich viele Wasservögel. Es ist nicht übertrieben, wenn man sagt, daß die Sonne durch die vielen Vögel verdunkelt würde. Sie fliegen geradezu in niedrigen Wolken. Ihre Zahl ist nicht einmal zu schätzen. Vorherrschend sind die grauen Pelikane mit ihrem wunderbar farbigen Schnäbeln und ihrem majestätischen Flug und die sehr schnellen Kormorane, die ungemein gute Taucher sind. Immer wieder sieht man sie mit einem Fisch in ihrem langen, spitzen, etwas gebogenen

Schnabel auftauchen. Wenn eine solche Wolke Kormorane ins Meer stürzt, dann scheint das Wasser zu kochen. - Gegen 17⁰⁰ bringt Boot 1 die „Badegäste“, da wir wegen unseres Tiefganges nicht in den Hafen einlaufen konnten. Ich konnte nicht umhin zu bemerken, daß sich unter den Badegästen auch einige weibliche Wesen befanden, ein besonderes „Lugenschmaus“ für uns Walfänger! Als Ouessis die Besatzung, die natürlich vollzählig an der Reeling stand, um mal wieder Menschen zu sehen, freundlich zugewinkelt, begegnete ihm nur eisiges Schweigen. Er sollte gleich von Anfang an merken, wie es bei uns an Bord stand. - Wir bekommen auch mal wieder Post. Von Papa erhalten wir die traurige Mitteilung, daß Tante Frieda am 11. gestorben ist. Man empfindet das in ^{der} Fremde doppelt

stark. - Die neuesten Nachrichten über die wirtschaftliche und politische Lage in der Welt sind für uns sehr deprimierend. Sie sind natürlich doppelt schlimmer für uns, da wieder eine furchtbare Stimmung an Bord herrscht. Obwohl der gute Melvordienst stark lockt, will aber auch niemand, ohne Ausnahme, mehr weitermachen.

Dienstag, 24. IV. 51. $22^{\circ}44'S$; $71^{\circ}37'W$. L. 17. 8^o
Heute nachmittag sind unsere Vertreter zur Brücke hinauf, um über unsere Ansprüche betreffs Sperrenfang zu verhandeln. Alle Vorschläge werden von der Reedereivertretung strikt abgelehnt. Darauf fordert die Mannschaft am Abend in einer Versammlung, daß sofort ein panamaisches und deutsches Schiedsgericht angerufen wird. Ungefähr 15 Minuten

nach Schluß dieser Versammlung werden
nochmals alle zurückgerufen. Onassis
hatte die Vertreter der Mannschaft nach
der Versammlung nach oben rufen lassen
und ihnen folgende Vorschläge gemacht,
über die die gesamte Besatzung abstim-
men soll. 1.) Fangschluß am 25. Juni,
50% Aufschlag auf Steuer und Fapantil
für den Spornfang und zwei Monats-
gehältern in Dollar ausbezahlt als Gratifi-
kation für den guten Barbenwalfang.
2.) Ende dieser Woche endgültiger Fang-
schluß und Heimreise und ebenfalls
2 Monatsgehältern in Dollar. Onassis
sagte, er wolle nicht mit einer unzu-
friedenenen Besatzung weiterfangen. - Bei
einer Abstimmung wurde sich natür-
lich für Punkt 2 entschieden. Es be-
durfte gar keine Diskussion. Dieser Vor-
schlag war kaum zu fassen. Oder sollte

da wird ein Pfeckfuß hinstrecken? - überall trifft man auf fröhliche Gesichter und großes Hallo! - Im "Hotel Springs" trifft man sich ausschließlich und es beginnt eine fürchterliche "Sauferei". Jetzt braucht man mit dem Alkohol nicht mehr sparen. In Deutschland kann man neuen kaufen. Alles ist ausgelassen und fröhlich wie noch nie. Selbst der ruhige Bill, ein amerikanischer Filmmensch, macht mit. Wauhaft versucht er auf der Mundharmonika zu spielen; Dr. Hoppe versucht eine Jagdkapelle zu imitieren; Fred wird melancholisch und zieht Fotografien hervor; Springs beginnt zu rechnen, wann wir in Deutschland sind und es heiraten kann, aufgeben eingeschlossen; Helmut Dreigler grinst überall vor Backen. Es werden Lobspöche auf Onassis ausgebracht. Kurz,

es ist toll!

Mittwoch, 25. IV. 51. $21^{\circ} 30' S$; $70^{\circ} 57' W$. $L. +18,50$
Heute morgen werden unsere Verbrauchs-
leute wieder zur Verhandlung auf die
Brücke gerufen. Was gibt es seit gestern
noch zu verhandeln? Man erklärt, daß
der erste gestrige Vorschlag bestehen bleibt,
der zweite dagegen dahin zu verstehen sei,
daß man das vorhandene Material erst
verbrauchen müsse und sich also so
bis etwa zum 10. Mai nach Manama
hochfischen wolle. Also hat man uns
mal wieder hiobos Licht geföhrt. Dem
kann den Vorschlag des Keedors natürlich
voll auf vorstehen, aber trotzdem ist es
eine bodenlose Gemeinheit, daß uns
gestern versichert wurde, daß man jede
dieser Woche nach Hause fahre. Die Be-
satzung will jetzt auf nichts mehr eingehen.

Donnerstag, 26. IV. 51. $20^{\circ}52'S$; $70^{\circ}55'W$. L. + $19,5^{\circ}$

Die Lage spitzt sich immer mehr zu! Man hat beschlossen, keine Wale mehr zu verarbeiten bezgl. nur noch die Fenolowale, selbst wenn das als Meuterei auf See ausgelegt wird! - Um 10^{00} erscheint ein Aushang, unterschrieben von der Schiffsleitung und Dr. Reiter als Vertreter der Reederei, mit dem Inhalt, daß wir bis zum 10. Mai fangen und dann unumgänglich Schluss ist. Wie sich die Mannschaft dazu stellen wird, wird sich ergeben, wenn gleich die ersten Wale kommen werden. - Boot 3 kommt mit zwei Walen und desgleichen Boot 12. Letztes nimmt niemand die Wale an. Es wird nicht gearbeitet! Die Mannschaft hält endlich 100 Prozentig zusammen. Eine voluminöse britische Situation. Für 13^{00} wird eine Versammlung einberufen, auf der

Dr. Keibo sprechen will. Bei der Versammlung legt Dr. Keibo die Situation sehr geschickt auseinander und der Gudeffekt ist der, daß das vorhandene Material noch verbraucht wird und am 10. Mai unwiderrofflich der letzte Fangtag ist. Die Mannschaft ist vorbündig und damit dürfte diese etwas kritische Situation zur Zufriedenheit beider Teile behoben sein. - Abschließend wurden Dr. Keibo von der Mannschaft noch die ungeheuren Mißsbünde an Bord geschildert, so daß für den Kapitän und seinen Komplizen am Ende der Reise hoffentlich das letzte Stündlein geschlagen hat. Damit wäre der verfahrenene Wagen wieder in ein einigermassen Gleis gesetzt.

Freitag, 27. II. 51. $20^{\circ}18'S$; $71^{\circ}04'W$. $L. +19.6^{\circ}$

Sonnabend, 28. IV. 51. $19^{\circ}11' S$; $71^{\circ}14' W$. $L. + 19,7^{\circ}$
Heute hat Boot 1, welches Onassis mit seinen
Gästen wieder nach Antofagasta brachte,
die letzte Post mitgebracht. Genaufalls
brachte es auch Frischgewürse und Obst
mit, da man sich über die schlechte Ver-
pflanzung beschwerte.

Sonntag, 29. IV. 51. $18^{\circ}09' S$; $71^{\circ}34' W$. $L. + 19,6^{\circ}$
Montag, 30. IV. 51. $17^{\circ}59' S$; $71^{\circ}58' W$. $L. + 21,5^{\circ}$

Dienstag, 1. V. 51. $17^{\circ}10' S$; $72^{\circ}53' W$. $L. + 18,9^{\circ}$
Heute ist schon wieder große Aufregung.
Gestern abend kam ein Telegramm von
Onassis, dass wir bis zum 25. Juni fangen
sollen. Er bietet 100% Aufschlag auf
alles. Trotzdem ist niemand mit diesem
Vorschlag einverstanden, selbst wenn er
200% bieten würde. Alle wollen nach Hause.
Dr. Reiter, der das Telegramm vorliest, er -

weg nichts zu machen. Ich möchte wissen,
was man uns noch alles vorsehen wird,
bis wir wieder in Deutschland sind. -

Am Abend führt Dr. Reiter ein Telefongespräch mit New York. Es ergibt sich folgendes: das Schiff bleibt auf jeden Fall bis zum 25. Juni an der Panamakanale. Ob gefangen wird oder nicht, dascheidend muß Quarris sonst aus irgend einem Grunde eine sehr hohe Konventionalstrafe zahlen. Die Leute, die nach Hause wollen, sollen nach dem 10. Mai mit dem Flugzeug von Panama aus nach Deutschland befördert werden. Die fehlenden Haarpunen sind schon auf dem Luftweg zu uns abgeschickt. Gegebenenfalls sollen auch noch neue Besatzungen von Deutschland herbeigeschickt werden. Auf die Frage einiger Besatzungsmitglieder an Dr. Reiter, ob er

dafür garantieren können, daß wir nach dem 25. Juni nach Hamburg geschickt würden, sagt er nein! In der christlichen Seefahrt nennt man so etwas Verschwendung.

Mittwoch, 2. V. 51. $16^{\circ}47'S$; $73^{\circ}40'W$. $L. +20^{\circ}$
Der „Nervenkrieg“ geht weiter. Einige Besatzungsmitglieder werden von den Offizieren posöblich „behandelt“, um die Besatzung noch ungestimmter zu machen. Man versucht Listen aufzustellen von den Leuten, die eventuell noch hiebleiben würden. Aber es nützt alles nichts. - Dr. Reiter telegraphierte heute morgen nach New York, daß das Schiff nicht mehr zu halten sei. Gegen 13⁰⁰ kommt die Antwort aus New York, daß wir doch am 10. Mai nach Hause fahren sollen. Sollte das nun endlich die letzte Verfügung sein?

Donnerstag, Himmelfahrt, 3. V. 51.

$15^{\circ} 50' S$; $75^{\circ} 15' W$. $\angle +20,5^{\circ}$

Um 10⁰⁰ legt Boot 1 ab, um nach Kiel zu fahren. Bill Dubow fährt auch mit, bis Panama, und nimmt den Pinguin Berry nach New York mit.

Freitag, 4. V. 51. $15^{\circ} 46' S$; $75^{\circ} 52' W$.

Sonnabend, 5. V. 51. $15^{\circ} 29' S$; $76^{\circ} 06' W$.

Sonntag, 6. V. 51. $15^{\circ} 08' S$; $76^{\circ} 36' W$. $\angle +18,6^{\circ}$

Montag, 7. V. 51. $14^{\circ} 53' S$; $77^{\circ} 29' W$. $\angle +20,1^{\circ}$

Heute hat Dr. Schubert Geburtstag. Abends bin ich bei ihm eingeladen. Es gab einen wunderbaren Kioschpunsch. Eine sehr lustige Gesellschaft hatte sich eingefunden.

Dienstag, 8. V. 51. $14^{\circ} 10' S$; $77^{\circ} 11' W$. $\angle +20^{\circ}$

Mittwoch, 9. V. 51. $14^{\circ}26'S$; $76^{\circ}45'W$. $L.+20,2^{\circ}$
Heute haben wir von einem Fangboot drei
Kormorane erhalten. Wir wollen versuchen
sie lebend mit nach Deutschland zu bringen.
Dr. Hobst geht morgen, am letzten Fangtag,
auf ein Fangboot. Da habe ich ihn
natürlich gleich gefragt, ob er mich
nicht mitnehmen könnte. Er ist sofort
einverstanden. Nun brauche ich noch die
Glaubnis von Onkel Paul. Durch Anleu-
nungen von Dr. Hobst, Dr. Schubert und
Dr. Bähr gegenüber Onkel Paul, daß man
zumindest doch einen Tag auf dem
catcher gewesen sein müßte, erhalte ich
am Abend noch die Glaubnis.

Donnerstag, 10. V. 51. $14^{\circ}16'S$; $76^{\circ}57'W$. $L.+20^{\circ}$
Um 5⁰⁰ will uns Boot 9, „Olympic Arrow“,
abholen. Aber es wird 6⁰⁰. Dann geht es
endlich los. - Der Schütze auf diesem Boot

ist Kapit. Borel, Kpt. Rausche der
deutsche Kapitäne, 1. Jug. (Chief) Beth.-
Wir geben zunächst noch den Fendelwal
an die Kocherei ab. Jetzt sieht man mal
erst, wie dreckig und speckig das
Mutterschiff ist und wie in Höhe der
Wasseroberfläche überall die Farbe durch das
Eis abgeschrappt ist. Und vor allem
hier auf dem Fangboot die schöne
frische Luft. - Wir dampfen nach Norden
mit den anderen Booten zusammen, auf
die Suche nach Walen. - Ein Mann ist
in die Tonne, oben am Mast, geklettert
und hält Ausschau. Auf der Jagd-
brücke stehen der Schiefer, der Kapitän,
ein Rudergänger, Dr. Hobst und ich. Der
Pentoboy bringt uns heißen Kaffee.
Dazu wird eine gute Zigarette geraucht
und ^{man} schweigt. Es ist herrlich so in dem
frischen Morgen hinaus zu fahren.

Vorne auf der Deck ist man eifrig damit beschäftigt alles für den Fang vorzubereiten. Um 7⁰⁰ gehen wir rüber in die Offiziersmesse zum Frühstück. Was wird da alles aufgefahren. Die Pflege auf den Fangbooten ist doch wesentlich besser, als auf dem Mutter Schiff. Kpt. Raucke und ich stellen fest, daß wir auch einen gemeinsamen Bekannten haben: Student. Boyken. Die beiden sind zusammen vier Jahre lang in Afrika in Gefangenschaft gewesen. Wie ist die Welt doch klein. - Abschließend an das Frühstück zeigt der Chief uns das Schiff. - Zu den Fangbooten im allgemeinen sei noch gesagt, daß sie ehemalige amerikanische Kriegskorvetten sind. Sie wurden in Kiel, Hamburg und Heisterburg bei Flensburg umgebaut. Sie sind ca. 800 to groß. - Zunächst geht es in den Maschinenraum. Die Maschine ist

eine 4-fach Dampfhalbeinmaschine. Der Dampf wird in zwei Kesseln mit je drei Feuer erzeugt. Man verbraucht ca. 40 to Heizöl pro Tag. Bei einer max. Geschwindigkeit von 14 bis 15 Knoten macht die Schraube 150 U./min. - Achsen auf dem Fangboot liegen die Kammern der Ingenieur- und Mannschaften. Der Schiffs- und die Seeoffiziere wohnen auf der Brücke. - Vor der Brücke unter Deck liegen die Leinenbojen, zwei Räume, in denen die beiden riesigen Fangleinen aufgeschossen sind, der Federraum, Proviantraum und Store. Im Federraum befinden sich die großen Federn, mit denen die Fangleine, bei plötzlichem Bruch, abgefedert wird, damit sie nicht bricht. Auf Deck steht die Walwinde mit der der selbige Wal. aus Boot herausgehiebt wird. - Wie ich schon erwähnte, gehören

zu unserer Flotte 12 Fangboote. Ihre Namen sind:

Boat 1	" Olympic Leader "
" 2	" Olympic Cruise "
" 3	" Olympic Explorer "
" 4	" Olympic Promote "
" 5	" Olympic Fighter "
" 6	" Olympic Chase "
" 7	" Olympic Conqueror "
" 8	" Olympic Runner "
" 9	" Olympic Arrow "
" 10	" Olympic Victor "
" 11	" Olympic Champion "
" 12	" Olympic Lightning "

Sie laufen zum Teil unter Panama-Flagge u. z. T. unter Honduras-Flagge. Im Fangfeld werden die Boote von den norwegischen Schützern geführt, auf der Reise von dem deutschen Kapitän. Die Besatzung ist 18 Mann stark. - Nach dem Rundgang begeben wir uns wieder

auf die Jagdbrücke. Um 10⁰⁰ verläßt
Boot 2 die ersten Wale. Sofort wird
Kurs dorthin genommen. Nach einer
Stunde sehen wir die Wale und die
Jagd beginnt. Der Schiffer steuert das
Boot an das Rudel heran und sucht
den größten Wal heraus. In kurzen
Abständen tauchen die Wale auf, blasen
laut die Luft aus und saugen frische
wieder ein. Übrigens kann man die
einzelnen Walarten an der Verschieden-
heit der Blasfontäne erkennen. Da die
Spinnwale hier in großen Rudeln auf-
treten und überhaupt nicht scheu sind,
kann der Schiffer in Ruhe an das Rudel
bis auf wenige Meter herauffahren und
den dicksten Wal herauschießen. Auch
in der Antarktis, wo die Wale meistens
nur einzeln auftauchen und überaus scheu
sind. Auch ist es hier eine Freude zu

fagen, da es sehr warm ist und das Wasser immer ruhig. Dagegen ganz anders im Eismeer, wo die Schneestürme über das Wasser peitschen und die Brecher über das Schiff gehen. Da muß sich der Schiesser oft an der Kanone festbinden lassen, um nicht über Bord gespült zu werden. - Sobald der Schiesser nun dicht an das Rudel herangefahren ist, übernimmt jemand anders das Ruder und der Schiesser läuft auf einen Steg zur Kanone. Von dort aus kann er die Geschwindigkeit mit dem dort stehenden Maschinenbelegraphen regulieren. Den Kurs zeigt er durch Handbewegungen an. Das Boot muß nun möglichst von Stb.- oder Sbb.-Seite an den Wal herangebracht werden, je nachdem mit welcher Leine geschossen wird. Tauscht der Wal nun günstig wieder auf,

bracht der Schuss. Man sieht die
Kugeln mit der Leine durch die Luft
fliegen und in den Wal einschlagen
und hört sofort darauf den dumpfen
Knall der Granate vorne an der Maschine,
die im Walhörs explodiert. Das ge-
treffene Eis geht sofort auf Tiefe.
Meistens sind sie noch nicht gleich tot,
und bei großen Blauwalen werden
teilweise bis zu acht Maschinen be-
nötigt. Man ist nun bemüht, das
Boot möglichst in der Nähe des Wals
zu halten, damit man schnell den
zweiten Schuss anbringen kann. Ist das
nicht möglich, dann läßt man
das Eis erst wieder laufen. So erstreckt
sich die Jagd hinter einem einzigen
Wal in dem Eismeer oft über viele
Stunden. Bei den kleinen Spornwalen
hier ist das natürlich nicht der Fall.

Wenn die Haspene einmal festbrützt, kann man den Wal mit Hilfe der Walwinde, die vom Chief bedient wird, langsam an das Boot heranziehen.

Damit die Leine, deren ersten acht bis zehn Meter eine Nylonleine ist, die sogenannte Vorläufer, nicht durch plötzliches Rucken zu stark beansprucht wird und dadurch evtl. bricht, läuft sie durch einen Block (Rolle), der oben im Mast hängt. Der Block ist durch eine Trasse mit den Federn im Federraum verbunden. Somit entsteht also eine Federung der Walleine durch den Block. Bei großen Wälen kommt es bei kräftigem Anwickeln vor, daß der Block bis auf das Deck herabgezogen wird. Ist der Wal nun an das Boot herangezogen, wird sofort ein Luftspieß in ihn hineingesteckt und mit Preßluft voll-

gepumpt. War der Wal vorher noch nicht tot, so stirbt es jetzt durch die Pressluft. Jeder Wal muß mit Luft gefüllt werden, da er sonst nicht schwimmen würde. Aus dem Schwanz des Wales werden nun zwei Bojenboje befestigt und in den Kadaver eine Flagge an einem Speer gesteckt. Dann wird der Wal losgeworfen und die Jagd kann weiter gehen. Auf der Flagge ist das Zeichen der Koehwei, bei uns „O. W.“, und die Nummer des Bootes zu sehen und so weiß jeder, wenn der treibende Wal gehört. Abends werden die treibenden „Flaggwale“ dann eingesammelt und zur Koehwei gebracht. - Während der Wal aufgeblasen wird, wird die Kanone schon wieder neu geladen und die neue Kanone an den Vorläufer gespleißt. Alles vollzieht sich in größter Eile.

So haben wir innerhalb von 40 Minuten
schon zwei Wale geschossen. Fünf weitere
kommen an diesem Tage noch hinzu.
Es hätte die doppelte Menge sein können,
aber wir hatten nur sechs Harpunen.
Einige Schüsse beobachte ich oben aus
dem Mastkorb. Man kann von hier
aus den Wal bis auf einige Meter
Tiefe verfolgen, wenn er sich in seinem
Todeskampf windet und versucht zu
entweichen. Ringsherum ist das Wasser
rot von dem ausströmenden Blut.
Kommt der Wal nochmal an die Ober-
fläche um Luft zu holen, dann bläst
er eine schaumig rote Fontäne wie eine
Fackel in die Luft. - Um 16⁰⁰ laufen
wir wieder zur Kochei zurück. - In der
Dunkelheit kommen die Jungwale beim
Jung oft um 100 und mehr Meilen von
der Kochei ab. - Bei Einbruch der Dunkelheit

veranstalten wir noch mit den letzten
Kartuschen ein tolles Böllerschiesßen.
Dasselbe beobachten wir auch auf den
anderen Booten, die mit uns laufen.
Alle sind froh, daß es jetzt endlich
in Richtung Heimat geht. - Um 19⁰⁰
bin ich wieder auf der Kochevi. Das
war ein schönes Fangschluß - Ergebnis!

Freitag, 11. V. 51. 14° - ' S; 77° 07' W. L. + 19°
In der Nacht haben die Boote ihr Fang-
geschirr abgegeben und teilweise noch
Heizöl übernommen. Um 10³⁰ legt das
letzte Boot ab und gibt am Heck den
Fendowal ab. Um 11⁰⁰ heult dann
wieder, wie damals bei der Abfahrt im
Gismeer, die Sirene und die Flotbe
setzt sich zur endgültigen Heimfahrt in
Bewegung. - Nachdem die beiden letzten
Fendowale im Blitztempo gearbeitet

worden sind, fliegen sofort unter
großem Hallo die letzten Reste des
Schwundes über Bord und es beginnt
das große Spritzen und Farbwaschen.
Bis Panama muß das Schiff sauber sein.
Da wird dann kurzweil alles mit
Natronlauge abgeätzt.

Und nun eine Zusammenstellung über
den Spreifang an der Chile-Pern-Küste:
Es wurden 1.482 Spermwale geschossen,
innerhalb von 31 Tagen. Vom 29. IV. bis
zum 5. V. alleine 429 Wale.

Die ges. Länge aller Wale betrug 15.000 m.
Das ges. Gewicht 13.977 to. Die Ölaus-
beute 4.083 to.

Das Durchschnittsgewicht eines Sperm
betrug 9,4 to, davon 10% unbenutzbar.
Die durchschnittl. Ölausbeute betrug pro
Wal 2,8 to.

Die größte verarbeitete Menge an Wale
war am 20. April mit 86 Stück inner-
halb 24 Stunden.

Der größte Speer ♂ : 17 m ; 14 cm Speck
Durchschnitt ♂ : 10 m ; 9 cm Speck.

Die Summe der gesamten Fangsaison
1950/51 : 3.385 Wale, 163.500 Fass Öl
≈ 26.000 t.

Sonnabend, 12. V. 51. $10^{\circ}52' S$; $79^{\circ}13' W$. L.+22,7
Heute nacht wird plötzlich wieder ge-
stoppt. Ein Fangboot hat das Rudersblatt
verloren. Ein anderes Boot schleppt es
nun und ein drittes bleibt als Reserve-
boot dabei. Am Abend wird abwärts
gestoppt. Die Schlepplleine ist gerissen und
so muß bei uns erst eine neue geholt
werden.

Pfingstsonntag, 13. V. 51. $6^{\circ}44'S$; $81^{\circ}11'W$.
Heute morgen ist das Pfingstwetter wie
es gewöhnlich sein muß: es regnet.

Gegen mittag klart es dann aber auf, so
daß wir uns an Deck herumtummeln
können. - Abends ist wieder Freilicht-
kino. Die Filme sehen wir jetzt schon
zum 2. und 3. mal. Aber das macht
nichts. - Um 21⁰⁰ haben wir auf Stb.-
Seite querab die Lichter der Stadt
Talawa und der Ölfelder, die sich an
der Küste hinaufziehen.

Pfingstmontag, 14. V. 51. $1^{\circ}37'S$;
 $81^{\circ}11'W$. $L. + 24,9^{\circ}$

Heute begegnen wir zwei Tankern und
einem Frachtschiff. - Die Küste ist manch-
mal durch den Dunst hindurch sichtbar.
Einige Felseninseln kann man deutlich
erkennen. - Gegen 5⁰⁰ passieren wir den

Äquator. - Nach Fintritt der Dunkelheit sind am Nachtschiff wunderbare große Leuchtische zu beobachten.

Dienstag, 15. V. 51. $3^{\circ} 22' N$; $80^{\circ} 28' W$.
L. + $26,5^{\circ}$; Wassertemperatur $+28^{\circ} C$!

Mittwoch; 16. V. 51. $8^{\circ} 06' N$; $79^{\circ} 43' W$. L. $27,5^{\circ}$
Gegen 8° passieren wir Kap Mala. Leider ist nicht sehr viel zu sehen, da es sehr stark regnet (hier augenblicklich Regenperiode). - Um 14° passieren wir die ersten Inseln vor Panama. Niedrige Felsen zum größten Teil mit Pinien bewachsen. Eine sehr üppige Vegetation. Wir sehen die ersten Paradiesvögel mit ihren überaus langen Schweifen. Auf den Inseln erkennt man ab und zu mal ein kleines Fischerdorf oder einen Badeort. Und überall spürt man geradezu

die idyllische Ruhe. Kein Auto, keine
Fisereibahn, keine Maschine und kein
Schiff. Hier und dort bräut mal ein
kleines Segelboot herum. - Um 17⁰⁰
liegen wir auf der Seeceede vor Panama-
City, dem Eingang zum Kanal. Der
Hafenarzt und einige Inspektoren
kommen an Bord. Zur Abwechslung
bekommen wir mal wieder Post. - Am
Abend stellen wir den großen Schein-
werfer in Richtung auf das Wasser. Da-
durch werden die fliegenden Fische ange-
zogen. Stundentlang beobachten wir,
wie diese von oben Tümmeln gejagt
werden. Über und unter Wasser.

Donnerstag, 17. V. 51. Auf der Seeceede vor Panama-
City u. Fahrt durch den Kanal.
Noch immer liegen wir auf der Seeceede. Da
die Kanalgebühren sich zum Teil nach

dem Rauminhalt des Schiffes richten,
werden wir von vorne bis hinten ver-
messen. Jeder Laderaum, jede Kammer,
jedes gewisse Örtchen. Mit uns liegen
noch zahlreiche andere Leidensgenossen
auf der Seele, die auch alle auf die Ab-
fertigung warten. - Außenbords haben
wir jetzt Stellagen angebracht und
die ganze Bordwand wird von oben
bis unten mit Matroulauge abgewaschen.
Alle halbe Stunde kommt ein Dampf
aus dem Kanal bzw. geht einer hinein.
Ein reger Verkehr und „Dabel Sam“, denn
ja die Kanalzone nebst Kanal gehört,
betreibt hier ein recht einträgliches Ge-
schäft. - Von den vorbeifahrenden Fischen
und Motorjachten werden wir gebührend
bestaunt. Immerhin ist ein Walfänger
ja auch kein alltägliches Subjekt, selbst
nicht für Leute aus Panama. - Unsere

Jangboote brachen auch noch und noch ein, bezw. sind schon im Kanal. - Um 11⁰⁰ ist es endlich soweit, daß die Vorwärtungsarbeiten von Bord gehen und der Kanallotse an Bord kommt. Die Schraube fängt wieder an, sich zu drehen, und das Schiff bewegt sich langsam auf einem durch Tonnen markierten Weg zum Kanal hin. Auf Sbb.-Seite liegen zunächst noch einige kleinere Inseln, die durch Dämme mit dem Festland verbunden sind. Hinter diesen Inseln, die zum Teil schwer befestigt sind, liegt Panama-City. Ölbanks und andere kriegswichtige Anlagen sind gebaut und überall sieht man amerikanische Militärposten. Das Fotografieren ist verboten, was allerdings kein Hindernisgrund ist, selbst die Wachtposten auf der Schleuse zu kriechen. Hinter Panama-City kommt man dann in

die ersten beiden Schleusen: Miraflores
und Pedro Miguel. Jede Schleuse hat
zwei mal drei Kammern. Man wird
in jeder Kammer um je 9 m gehoben.
Acht elektrische Lokomotiven, auf jeder
Seite vier, fassen unsere Festwachetane
und ziehen uns von einer Schleusen-
kammer in die andere. Wie große
Ameisen kletten sie die Böschungen
hinauf. Das Festmachen bei uns an
Bord besorgt eine schwarze Gang, die
bis zur anderen Kanalseite mitfährt.
Überhaupt werden die meisten Arbeiten hier
von Schwarzen verrichtet, da das Klima
wahrscheinlich heiß ist. - Nachdem wir in
einer verhältnismäßig kurzen Zeit die
Schleusen passiert haben, kommen wir in
den ersten, den gebirgigen Teil des Kanals.
Die Berge ringsherum sind dicht mit Palmen,
Pinien und anderen exotischen Bäumen

und Sträuchern bewachsen. Ein unge-
wohntes Substrat, nach einem halben Jahr
mal wieder eine so üppige Vegetation zu
sehen. Die Palmen sitzen voller Kokus-
nüsse; überall zwitschern die Vögel und
am Ufer sonnt sich sogar ein Krieger.
Überall blühen die Mandel- und
Pfirsichbäume. - Durch das Gebüsch am
Ufer sieht man ab und zu die alten,
verwitterten, rechteckigen Grabsteine der
tausenden von Kanalarbeitern, die in
der Zeit von 1907 bis 1913 hier in diesem
mörderischen Klima wie Fliegen verreckten.
Stimme Mahanaka an die ungeheuren
Opfer, welche dieser Wanderversuch der Technik
forderte, sind diese, kaum noch beachteten
Steine. - Nach den ca. ersten 25 km Fahrt
kommen wir an die engste Stelle, den
höchlichen Nerv des Kanals. Hier ist das
Gebirge durchschoßen worden. Zu beiden

Seiten steigen steil die Felsen empor. Heute ist man noch dabei, das Gebirge abzutragen, um so ein Zufallen des Kanals zu vermeiden. Auf der linken Seite ist eine kupferne Tafel in dem Felsen angebracht, zu Ehren der unzähligen Arbeiter, die diesen Kanal schufen. Nach einigen weiteren Kilometern Fahrt kommt man an der Ansiedlung Eulebracut vorbei. Sie liegt auf der rechten Seite. Umher stehen hier einige Kasernen und eine Strafanstalt für Schwerverbrecher. Alles ist umgeben von wunderschönen Palmenanlagen. - Und jetzt geht es in den zweiten Teil des Kanals. Während wir bis jetzt am Fuße großer Berge fahren, geht es jetzt durch Wälder und über große Seen. Ein See wurde mit dem anderen verbunden und so macht der Kanal hier viele Windungen.

Diese Seen waren zur Zeit des Kanalbaues eine wunderbare Brutstätte für Malaria, Typhus und anderen Seuchen, die die unzähligen Arbeiter dahierwafften. Heute sind diese Brutstätten mit Hilfe von Petroleum und D.D.T. beseitigt. - Um größere Kosten für die Ausschachtungen des Kanalbettes zu sparen, wurde der Wasserstand einfach gehoben. So kommt es, daß man an verschiedenen Stellen heute noch Stümpfe ehemalige Urwaldriesen aus dem Wasser herausragen sieht. Hier liegen moderne Technik und wilder Urwald und Sumpf unwahrscheinlich dicht zusammen. Heute fahren die größten Schiffe über die ehemaligen Jagdgründe des jaguars und des Panthers. - Der letzte und auch der größte See dieses Gebietes ist der Galunsee. Nach ihm ist auch die

Schleuse benannt, in die wir jetzt,
gegen 19⁰⁰, kommen: die Gabun-Schleuse.
Sie besteht wieder aus zweimal drei
Becken. 27 Meter werden wir hier wieder
heruntergehoben und befinden uns dann
in den Gewässern des Atlantiks. Nun
sind es noch fünf Meilen bis nach
Cristobal-Colon, dem Kanaleinlaß
auf die atlantische Seite. - Inzwischen
ist es dunkel geworden und die zurück-
liegende Schleuse mit ihren drei Treppen
bietet ein wunderbares Bild im Schein
des tausend Lichts. Voraus blitzen
schon die Lichtreklamen von Cristobal
auf; Dry Gin, Coca Cola und andere
schöne, lang entbehrt Sachen. Gegen
20⁰⁰ machen wir dort aus der Pier fest.
Landgang gibt es natürlich mal
wieder nicht! Wie könnte es zum
Schluß auch noch so viel Glück bliken?

Wir sind eben ein Schiff ohne Hafen.
Hoffentlich bekommen wir wenigstens in
Deutschland Landgang. - Man kann
sich gerade mal eben nach sieben Monaten
die Füße etwas am Quai wahren und,
last not least, ungeheure Mengen
Bananen kaufen. Sie scheinen hier so
etwas wie Unkraut zu sein. Eine Stunde
bekommt man für 50 Cents, wofür man
in Deutschland kaum zwei Pfund be-
kommen würde. - Übrigens haben wir
Dollar genug, da Onassis sein Versprechen
mit den beiden Monatsheften gehalten
hat. - Ein freundlicher Polizist
schenkt Fred und mir sogar eine Stunde.
Für unsere Mägen sehe ich für die
nächsten Wochen schwarz. - In der Nacht
wird es unbedingt heiß, da hier zwischen
den Lagerschuppen überhaupt keine Brise
weht.

Freitag, 18. V. 51. Cristobal-Colon.

Heute morgen wird noch Material übernommen, welches eigentlich noch für unsere verlängerten Fung bestimmt war. Schwarze Schauoleute kommen an Bord. Schwarz ist vielleicht etwas übertrieben, denn „wer nennt die Völker, wer nennt die Namen,?“. Es scheinen hier alle Rassen und Rassenmischungen der Erde vertreten zu sein. Weiß, schwarz, rot, gelb und die Farbmannen, die dazwischenliegen. Es überwiegen allerdings die Neger und die kleinen dunkelhäutigen Indianer aus dem Innern des Landes. Heute haben sie allerdings ihren bunten Federschmuck mit dem schweisenden „Farbschmuck“ der Nordamerikaner und einer stolzen Panamahut-Quintation getauscht. Diese Burschen sind oft auch so groß wie eine normale Sachkane. -

Die Arbeit geht nicht sehr schnell von-
statten, da hier ja alles mit dem, ach
so herrlichem Wort „mañana“, zu
deutsch: „komm'ste heut' nicht, komm'ste
morgen“, angefaßt wird. Die Arbeit ist
hier bestimmt nicht erfunden worden. -
Irene und Bob pendeln zwischen
Stadt und Schiff immer hin und her,
um unsere tausend Wünsche betreffs
Nylonhandschuhe und -strümpfe, Strümpfe,
Schuhe etc. zu erfüllen. - Neben uns
liegt im selben Hafenbecken ein
amerikanisches Truppentransporter, der
schwarze Soldaten gebracht hat. In einigen
anderen Hafenbecken liegen einige moderne
Bananendampfer. - Um 17⁰⁰ legen wir
endlich ab und hinein geht es ins
Karibische Meer. Von der Seeseite sieht
man erst richtig die Stadt Cristobal-
Colon. Sie ist nicht besonders groß und

macht den Eindruck einer schnell aus dem Sumpf emporgeschossenen Stadt. Wegen der enormen Hitze sieht man fast nur Bungalows und sogar noch einige Pfahlbauten. - Wir dampfen noch einige Meilen an der Küste entlang. Auch hier treten die dicht mit Nowald bewachsenen Berge bis an das Meer heran, wie auf der pazifischen Seite. Heute sehen wir zum erstenmal den Nordstern wieder, aber gleichzeitig auch noch das Kreuz des Südens.

Sonabend, 19. V. 51. $11^{\circ}42'N$; $76^{\circ}49'W$. $L.+29,5^{\circ}$

Sonntag, 20. V. 51. $14^{\circ}44'N$; $73^{\circ}11'W$. $L.+28,5^{\circ}$

Montag, 21. V. 51. $17^{\circ}25'N$; $69^{\circ}12'W$. $L.+28,1^{\circ}$

Heute morgen begegnen wir einer Segeljacht. Ein Typ wie das 12 m R-Boot. Sie liegt bei dem hier herrschenden steifen Nord-

Ost-Monsun ziemlich stark über. -
Der Pinguin Jack ist auch gestorben. Wir
haben ihn noch in den Vorräumen von
Fisraum gesetzt, aber es hat nichts ge-
nützt. Die Hitze von Donnerstag bis
heute war zu stark. Es war unerbötlich
heiß. Bis zum Sonnabend regte sich kein
Lüftchen. Man schwitzte ewig wie wahn-
sinnig, ohne sich überhaupt besonders
bewegen zu brauchen. Am Sonnabend
kamen wir dann in das Gebiet des
Nord-Ost-Monsuns. Ein starker, aber
angenehm feuchter und warmer Wind.
Also auch keine Abkühlung. Jede Bewegung
wird zur Qual. Die Feuchtigkeit ist z. B.
so groß, daß ich heute nicht mit einem
Kopierstift schreiben konnte, da die
Mine auseinanderbröckelte. - Gegen 20⁰⁰
fahren wir zwischen Haiti und Porto-
rico durch und kommen somit aus der

Karibischen See in den Atlantik. Auf
Süd.-Seite sind einige Leuchtfeuer zu
sehen.

Dienstag, 22. V. 51. $20^{\circ}18'N$; $65^{\circ}04'W$. $L. +28^{\circ}$
Um 11° steht die Sonne senkrecht über
uns. - Man sieht überall massenhaft
Golfkraut (Sargassagrass) herumtreiben.

Mittwoch, 23. V. 51. $23^{\circ}38'N$; $61^{\circ}13'W$. $L. +26,1^{\circ}$
Donnerstag, 24. V. 51. $26^{\circ}38'N$; $56^{\circ}48'W$. $L. +24,5^{\circ}$
Freitag, 25. V. 51. $29^{\circ}53'N$; $52^{\circ}26'W$. $L. +24,5^{\circ}$
Samstag, 26. V. 51. $32^{\circ}43'N$; $47^{\circ}35'W$. $L. +23,2^{\circ}$
Sonntag, 27. V. 51. $35^{\circ}19'N$; $42^{\circ}31'W$. $L. +21,4^{\circ}$
Montag, 28. V. 51. $37^{\circ}37'N$; $37^{\circ}09'W$. $L. +21,4^{\circ}$

Dienstag, 29. V. 51. $39^{\circ}30'N$; $31^{\circ}25'W$. $L. +20,9^{\circ}$
Um 8° sehen wir voraus einige Haufen-
wolken. Sonst ist der Himmel wolkenlos.
Dort müsste also Land liegen und zwar

können es nur die Azoren sein. - Gegen
13⁰⁰ passieren wir die nord-westlichsten
Inseln der Azorengruppe. Auf Stb.-Seite
die größere Insel Flores und auf Bl.-Seite
die kleinere Corvo. Beide sind besiedelt.
Die Inseln sind ziemlich hoch und die
Kuppen mit einem Waldwerk bedeckt.
Jedes Fleckchen freie Erde ist bis bebaut. Es
wächst Wein, Apfelsinen, Oliven, Zitronen
usw. Die steilen Hänge sind terrassen-
förmig angelegt, wie am Rhein die Wein-
berge. Das Klima ist bis für europäer
sehr günstig und man nennt die Azoren
auch die „Inseln der Glücklichen“. - Wir
begegnen einem Taucher und einem
passagier- Frachtdampfer. - Draußen ist
es schon merklich abgekühlt. - An Deck
und in der Küche wird noch immer eifrig
gemalt. Alles bekommt einen neuen
Farbanstrich.

Mittwoch, 30. V. 51. $42^{\circ} 18' N$; $26^{\circ} 09' W$. $L. + 18.7^{\circ}$

Donnerstag, 31. V. 51. $44^{\circ} 49' N$; $20^{\circ} 46' W$. $L. + 14.7^{\circ}$

Freitag, 1. VI. 51. $46^{\circ} 49' N$; $14^{\circ} 58' W$. $L. + 14^{\circ}$
Nachdem wir gestern sehr schlechtes Wetter hatten, ist es heute wieder ruhig. Die Kälte ist allerdings geblieben.

Sonntag, 2. VI. 51. $48^{\circ} 41' N$; $8^{\circ} 04' W$. $L. + 13^{\circ}$

Sonntag, 3. VI. 51.

Seit gestern ist die See glatt wie ein Spiegel. Es steht nicht einmal eine Dünung.

Heute kommen wir in den englischen Kanal.

Es herrscht ein ganz enoormer Schiffsverkehr.

Gegen mittag passieren wir die Juel Light.

Nachmittags taucht im Nebel die eng-

lische Küste auf. Um 21^{30} passieren wir

Dover. Man sieht die Stadt wunderbar in ihrer Lichtfülle daliegen, während

von der anderen Seite die Leuchttower von
Lalais herüberblitzen. - Um 22³⁰ läuft
plötzlich die Maschine auf volle Kraft
zurück. Das Schiff dreht stark nach
Süd., direkt auf das Feuerschiff ~~Lalais~~^{Dover}
zu. Was ist geschehen? Die Rudermaschine
ist ausgefallen und wir treiben hilflos
in dem engeren Schiffsverkehr. Eine
heikle Situation. Zum Glück ist der
Schaden nach einer Stunde wieder behoben.

Montag, 4. vi. 51.

Gegen 9⁰⁰ liegen wir vor Hook van
Holland und der Lotse kommt an Bord,
der uns nach Rotterdam bringen soll.
Gegen 11⁰⁰ ist die Flut endlich so hoch,
daß wir die Lek, einen Nebenfluß der
Waal, hochlaufen können. Weit streckt sich
die Mole von Hook van Holland ins Meer
hinaus. Deutlich ist Überwall zu erkennen,

daß das Land unter dem Meeresspiegel
liegt. Hiuter dem Deiche sieht man
zuweilen mal ein Gehöft, eine Wind-
mühle und sonst nur weisse, flache
Weiden und Wiesen. - Nach dem
Mittagessen sind wir endlich in
Flödingen. Flödingen ist für Kotho-
den, was der Petroleumhafen für
Hamburg ist. Überall erstrecken sich
große Raffinerien und gewaltige
Lagerbänke. Wie wir einlaufen, verläßt
gerade "Kosmos II", eine norwegische
Kocherei, früher "Walter Rau", den Hafen.
Ob die auch noch auf Sperrung waren? -
Um 16⁰⁰ haben wir endlich festgemacht,
nachdem wir vorher den Anleger noch leicht
sensalisiert haben. - Am Abend fahren
Helmut, Hanno, Springer, Sven-Olav Helgesen
und ich nach Kothoden rein. Von dem
Bahnhof herum ist die Stadt gestört.

Aber überall wird schon wieder eifrig
gebaut. Ausserdem herrscht kein sehr
eifriges Leben. Die Läden sind alle klein.
Vergnügungsorte gibt es nur wenige.
Nachdem wir sehr primitiv irgendwo
etwas gegessen haben, gehen Helgesen,
Springer und ich in den „L'ambassadeur“.
Hier scheint sich die gesamte Besatzung
des „Olympic Challenge's“ zu treffen. Unter
anderem auch Onkel Kaul, der von Familie
Alfred Andersen, Schütze von Boot 2, ein-
geladen ist. Wir werden auch gleich von
Andersen mit eingeladen und verbringen
so einen wunderbar billigen Abend vom
Abendbrotessen bis zum Scht. Später kommt
auch noch Fred und wir sind nach den
sieben Monaten Section mal wieder richtig
ausgelassen und voller Unternehmung-
geist. Morgens fährt die ganze Korona
dann per Taxe au Boret. Wie ist es bloß

möglich, daß an Land eine solche
Dührung steht?! - Ein gelungenes Abend.

Dienstag, 5. V. 51. Floddingen.

Die Frauen der Offiziere sind alle nach
Rotterdam gekommen um zusammen
mit uns nach Deutschland zu fahren.

Tante Herta hat den allgemeinen Ausschluß
akzeptiert, und so haben Onkel Paul, Familie
Dr. Bähr und ich sie heute um 10⁰⁰ ge-
meinsam von der Bahn ab. Den Rest des
Tages verbrachten wir in der Stadt. Für
Onkel Paul wird unter anderem ein
paar Schuhe gekauft. Unter größten An-
strengungen und mit viel Überredungs-
kunst gelingt es uns, ihn mit den
neuen drückenden Schuhen an Bord zu
schleifen. Es wäre am liebsten barfuß
gegangen. - Mittags telefoniere ich mit
Stade.

Mittwoch, 6. V. 51. Flavelingen

Heute soll ein Großausflug starten.

Beteiligt sind Onkel Paul, Tante Kuba, Frau
Sagw, Dr. Schubert, Dr. Hobst, Dr. Hoppe, Springo,
Fred und ich. Um 9⁰⁰ steigen wir unter
großem Hallo in zwei amerikanische
Super-Wagen und los geht es durch Rott-
damm in Richtung Den Haag. Es ist
herrliches Wetter und so wird unterwegs
auf offener Strecke eine kleine Pause einge-
legt und die roten frischen Erdbeeren
genossen. Und dann geht es weiter über
die glatte, gerade Straße durch Wiesen, Weiden
und riesige Tulpenfelder. Leider ist die
Tulpenblüte schon vorbei. In Den Haag
besichtigen wir den Friedenspalast und
die Regierungsgebäude. Hiervon geht es in
sausender Fahrt weiter nach dem internatio-
nalen Baaboot Scheveningen. Hier eine
kleine Strandpromenade und abschließend

Als Mittagessen in einem Hotel, natürlich
sehr besten. Als man erfährt, daß wir
Walfänge sind, bringt man sich förm-
lich um vor Höflichkeit (auscheinend
weiß man, daß Walfänge gut verdienen)
und drei Kellnerinnen bedienen uns
gleichzeitig. Wie genießen wir das alles!
Nach dem Essen geht es weiter nach Amsterdam.
Dort machen wir zunächst einen kleinen
Stadtbummel und betätigen unsere Fin-
gerringe. Hier ist alles billiger als in Deutschland.
Bald sind wir müde von dem ungewohnten
Pflasterboden und Landgang und stärken
uns bei einer guten Tasse Kaffee in einem
neben Restaurant. Am Spätnachmittag
geht es dann nach Delft. Es ist ein
kleiner reizender Ort, der von vielen kleinen
Kanälen durchzogen ist. Wir kaufen uns
noch einige nette Delfter Fayensen. An-
schließend geht es über Leiden zurück

nach Rotterdam. Dort wird in der „Börse“
noch fürstlich zu Abendbrot gegessen
und als wir wieder an Bord sind falle ich
katerisch in die Koje.

Donnerstag, 7. vii. 51. Flordingen.

Morgens fahre ich nochmals kurz mit
dem Wagen nach Rotterdam um einige
Sachen zu erledigen. - Um 12⁰⁰ legen
wir dann ab und weiter geht es nach
Brake an der Waas.

Freitag, 8. vii. 51.

Gegen 10⁰⁰ kommen wir in Brake an. Am
Ufer stehen schon ungezählig die Angehörigen
und warten darauf, an Bord zu kommen.
Aber das dauert noch eine gewisse Zeit,
bis das Schiff vom Zoll inklarirt ist.
Währenddessen stehen wir alle an Deck und
jeder versucht seine Angehörigen aus der

Menge herauszusuchen. Das ist garnicht
mal so einfach. Man hätte vorher ein
Fohrenungszeichen abmachen sollen. Gudlich
habe ich die Eltern, Opa, Waldo, Uli u.
die Düsseldorfse entdeckt. - Gudlich wird
das Schiff freigegeben und nach grossem
Halla gesteuert. Die Freude des Wieder-
sehens ist überall gross. Man kommt
garnicht richtig zur Besinnung. - Abends
fahren Opa und Uli wieder zurück nach
Stade.

Sonnabend, 9. VI. 51. Brake.

Die Eltern fahren am Nachmittag wieder
zurück nach Stade. Waldo wird mit
uns bis Kiel mitfahren.

Sonntag, 10. VI. 51.

Gegen 12⁰⁰ legen wir in Brake ab zur
letzten "Flappenfahrt." Gegen 22⁰⁰ passieren

wir Lushaven. Um 24⁰⁰ sind wir in der
Schleuse von Braunsbüttelkoog.

Montag, 11. vi. 51.

Um 10⁰⁰ kommen wir in Kiel. Kolbenan
an.

Dienstag, 12. vi. 51.

Morgens werde ich mit dem Wagen abge-
holt. Um 17⁰⁰ sind wir in Stade.

Eine Weltreise von 227 Tagen ist be-
endet. - Sie kommt mir vor wie ein
Traum!