

7. Sekundärliteratur

Jahrbuch der alten Lateiner : Schola Latina.

Halle (Saale)

Auf den Spuren der Schröder-Strantz-Expedition

Nutzungsbedingungen

Die Digitalisate des Francke-Portals sind urheberrechtlich geschützt. Sie dürfen für wissenschaftliche und private Zwecke heruntergeladen und ausgedruckt werden. Vorhandene Herkunftsbezeichnungen dürfen dabei nicht entfernt werden.

Eine kommerzielle oder institutionelle Nutzung oder Veröffentlichung dieser Inhalte ist ohne vorheriges schriftliches Einverständnis des Studienzentrums August Hermann Francke der Franckeschen Stiftungen nicht gestattet, das ggf. auf weitere Institutionen als Rechteinhaber verweist. Für die Veröffentlichung der Digitalisate können gemäß der Gebührenordnung der Franckeschen Stiftungen Entgelte erhoben werden.

Zur Erteilung einer Veröffentlichungsgenehmigung wenden Sie sich bitte an die Leiterin des Studienzentrums, Frau Dr. Britta Klosterberg, Franckeplatz 1, Haus 22-24, 06110 Halle (studienzentrum@francke-halle.de)

Terms of use

All digital documents of the Francke-Portal are protected by copyright. They may be downloaded and printed only for non-commercial educational, research and private purposes. Attached provenance marks may not be removed.

Commercial or institutional use or publication of these digital documents in printed or digital form is not allowed without obtaining prior written permission by the Study Center August Hermann Francke of the Francke Foundations which can refer to other institutions as right holders. If digital documents are published, the Study Center is entitled to charge a fee in accordance with the scale of charges of the Francke Foundations.

For reproduction requests and permissions, please contact the head of the Study Center, Frau Dr. Britta Klosterberg, Franckeplatz 1, Haus 22-24, 06110 Halle (studienzentrum@francke-halle.de)

Auf den Spuren der Schröder-Strang-Expedition

Die Stadt der Nordpoltragödien

Von Dr. Paul Graßmann, Stockholm (1908—1916)

Presseattaché bei der deutschen Gesandtschaft Stockholm

In dem Eismeersstädtchen Harstad erreichte mich die Nachricht, daß der Rutter „Maud“ in Tromsø eingelaufen sei — das Robbenfängerschiff, auf dem sich die Überreste der Schröder-Strang-Expedition befinden sollten. Niemand wußte genau, ob es sich wirklich um die vor einem halben Jahrhundert spurlos verschollene Expeditionsgruppe des jungen Gardeleutnants Schröder-Strang handelte. Doch schon der Gedanke, an der Klärung einer Eismeertragödie mithelfen zu können, spornte mich an.

Es war ein gutes Stück Wegs von Harstad — nördlich von den Lofoteninseln und damit weit nördlich vom Polarkreis — bis nach Tromsø, der Hauptstadt an der norwegischen Eismeerküste. Mit dem nächsten Küstendampfer hätte ich zwei Tage gebraucht. Die Autostraße war eigentlich noch nicht fertig, ein Stück sogar behördlich gesperrt. Doch es eilte. Der Besitzer des Hotels, in dem ich in Harstad wohnte, erbot sich selbst, uns in seinem Wagen hinüberzufahren. Am späten Abend ging es los, am nächsten Morgen kamen wir — d. h. meine Frau, der Hotelwirt-Fahrer und ich, in Tromsø an.

Es wurde eine Fahrt, die ich wohl nie vergessen werde. Die Zeit der Mitternachtssonne war längst vorüber; der arktische Winter, wo man an der Eismeerküste, z. B. in Hammerfest, wochenlang die elektrischen Straßenlampen Tag und Nacht ununterbrochen brennen läßt, hatte jedoch andererseits noch nicht begonnen. Im Zwielicht der arktischen Herbstnacht fuhren wir zuerst bis nach Narvik, dem gerade jetzt oft genannten Endpunkt des Lappland-Expresses, von wo das Eisen der Erzberge von Kiruna und Gällivara verladen wird, und dann nordwärts an der Küste entlang nach Tromsø. Beim Morgengrauen führte eine schmale Fähre das Auto vom Festland nach der Insel Tromsø und ihrer gleichnamigen Stadtsiedlung hinüber. Beim Verladen des Autos auf die gebrechliche Fähre — das größere Fährschiff war nicht in Betrieb — wären wir um ein Haar ins Meer hineingerutscht.

Gerade als wir nach Tromsø hinüberkamen, wurde es hell; ein in der ganzen Welt einzig dastehendes Bild tat sich vor unseren Augen auf. Von den schneebedeckten Bergen eingerahmt und von dem vom Herbsturm aufgewühlten Meer umschlossen ist Tromsø die ohne Vergleich schönste Stadt des germanischen Nordens. Und das will gar viel sagen.

Außerdem ist es jedoch auch die seltsamste Stadt, nicht nur auf diesem Breitengrad. Es ist sicher die einzige Stadt der Welt, wo man Eisbären auf den Straßen herumlaufen sehen kann; vor den Geschäften, in denen man die arktischen Pelze, Renntiergeweihe usw. verkauft, halten ausgestopfte Eisbären Wache. Jedes Jahr bringen die Eismeerschiffer Hunderte von lebenden jungen Eisbären mit, die die Zoologischen Gärten der ganzen Welt versorgen.

Doch wir haben keine Zeit, um hierüber nachzudenken oder gar Untersuchungen anzustellen. Unser Ziel ist der Fischerhafen, wo die „Maud“ zwischen anderen Fischerkuttern festgemacht hat. Auf dem nur 36 Fuß langen Schiff — einem der kleinsten, die in das Nördliche Eismeer auslaufen — ist man gerade dabei, die Ladung zu löschen. Es sind 55 große, etwa 3 Meter lange Seehunde und 70 kleinere Robben. Außerdem hat der Rutter 35 Tonnen Seehundspeck sowie eine große Anzahl arktische Felle an Bord. Wir wundern uns, wie man in dem kleinen Boot so viel unterbringen kann.

Jetzt endlich ist es so weit: auf dem Deck des leise schaukelnden Schiffes stehe ich Amandus Wilhelmssen, dem Befehlshaber der „Maud“, gegenüber. Er ist ein alter, biederer Seebär, der mir gern Rede steht. Er holt die wertvollen Fundgegenstände auf Deck herauf: Kochtöpfe aus Aluminium, lange Bambusstangen, eine kleine verrostete Eisenkassette, zwei Feldstecher und dergleichen mehr. Es dauert nicht lange, bis ich zu der Überzeugung komme: es ist der letzte Gruß der auf Spitzbergen verunglückten deutschen Expedition; Amandus Wilhelmssen hat tatsächlich die Überreste von Schröder-Strang's Gruppe gefunden.

Einige Stunden später habe ich den wirklichen Beweis in der Hand; eine kleine vermoderte Mullbinde trägt auf dem Papierumschlag die Aufschrift einer Berliner Apotheke. Ich entziffere: „Berlin, Oranienburger Straße 65, Mullbinde 5 Meter lang, 8 Zentimeter breit.“ Der Name des Fabrikanten ist nicht deutlich zu lesen, doch meine Berliner Zeitung, mit der ich über 2000 Kilometer Abstand bald darauf telephonisch in Verbindung komme, löst das Rätsel: es ist eine inzwischen längst in einen anderen Stadtteil übergesiedelte Fabrik, die den 28jährigen Leutnant Schröder-Stranz mit einer „Hausapotheke“ beliefert hatte. Aus den alten Geschäftsbüchern der Fabrik läßt sich nachweisen, daß das Datum und alle anderen Angaben stimmen. Der Ring ist, obwohl leider alle schriftlichen Aufzeichnungen fehlen, geschlossen: ich habe das letzte Lebenszeichen der deutschen Helden vor mir, die damals im Eis von Spitzbergen ihr Leben opferten.

Deutlich taucht vor mir das Schicksal jener unglücklichen Expedition auf, die vor 25 Jahren überall in der Welt großes Aufsehen erregte. Leider hat man inzwischen den Namen Schröder-Stranz vergessen; er ist einer der Vielen, die im Kampf um den Nordpol ihr Leben ließen, denen man jedoch keinen Grabstein setzen konnte, da man nicht weiß, wo ihre Körper die letzte Ruhe gefunden haben. Er erreichte sein Ziel nicht; doch wenn wir der Kämpfer um den Nordpol gedenken, dann soll der junge deutsche Leutnant für immer einen Ehrenplatz unter den Allerersten haben.

Die deutsche Spitzbergenerpedition unter Schröder-Stranz war als Vor-
expedition einer großen mehrjährigen Forschungsfahrt gedacht. Schröder-Stranz verließ mit mehreren Kameraden das Expeditionsschiff „Herzog Ernst“ einige Seemeilen nordöstlich von Scoresby Island an der Nordküste von Nordostland. Er ist von dieser Schlitterexpedition nie mehr zurückgekehrt. Schiffer Wilhelmssen hat mit seinem Fund die Tragödie der Lösung ein Stück näher geführt. Vollständig wird das Schicksal von Schröder-Stranz wohl nie geklärt werden.

Der alte Wilhelmssen zeigt mir auf seiner von Wind und Wetter mitgenommene Seekarte die Fundstelle. Sie liegt am Ende einer schmalen, fingerähnlichen Landzunge in der Nähe der Bucht, die nach dem vor einigen Jahren bei der Nobilitäts-Expedition ums Leben gekommenen schwedischen Meteorologen Finn Malmgren benannt ist. Der Sohn des Schiffers, ein stattlicher, hochaufgeschossener Mann von typisch nordischem Aussehen, der gerade jetzt an Bord des Schiffes kommt, war zuerst an Land gegangen, um ein Stück Holz zu suchen. Er wollte daraus ein Spielzeug für seinen wenige Monate alten Sohn schnitzen. Unter einigen alten Holzstüben, die von einer Lagerstätte herühren mußten, fand er die Ferngläser. Er holte seinen Vater herbei und beide durchsuchten gemeinsam die Überreste des Lagers.

Der alte Wilhelmssen kannte die Eismeerexpeditionen der letzten Jahrzehnte recht gut; er vermutete sofort, daß es sich um eine deutsche Expedition handeln müsse. Der Wahrscheinlichkeitsgrad nahm zu, als er auf einer Holzwurzel drei Buchstaben eingeschritten fand: D. A. E. — „Deutsche Arktis-Expedition“?

Menschliche Überreste oder schriftliche Aufzeichnungen konnte man trotz langen Suchens nicht finden. Auch wenn Schröder-Stranz und seine tapferen Gefährten an dieser Lagerstätte den Tod gefunden haben sollten, ist es wohl möglich, daß Eisbären oder andere arktische Tiere über die Leichen hergefallen sind und die Knochenreste verschleppt haben. Die Besatzung der „Maud“ mußte sich damit abfinden — und das müssen wohl auch wir —, daß das Rätsel der Schröder-Stranz-
Tragödie niemals ganz geklärt wird.

Von einem der überlebenden Teilnehmer der Expedition haben wir einen genauen Bericht. Es ist der Kapitän Ritscher, der stellvertretende Expeditionsleiter und Kapitän des „Herzog Ernst“. Er brachte etwas fertig, was für alle Zeiten als große Sportleistung und wirkliche Heldentat gewertet werden wird: er überquerte, um Hilfe herbeizuholen, mitten im Winter mutterselbstallein ein großes Stück von Spitzbergen, nämlich von der Treurenbai bis zur Adventbai. Wir wollen aus seinem Bericht einige Abschnitte entnehmen.

„Am 18. Dezember, mittags, standen schon unsere Schlitten gepackt, als dann wenige Stunden später der Mond bei stillem, schönem Wetter über die Berge gluckte, brachen wir auf. Doch bald zeigten sich die Folgen der entbehrungsreichen

Wartezeit in der Hütte. Als wir am 19. Dezember abends an der Moräne im Boden des Westfjords angelangt waren, versagten dem Maschinisten Eberhard die Kräfte. Nach kurzer Beratung schickte ich die beiden anderen kräftigen Leute mit dem Ermatteten die zirka 100 Kilometer lange Strecke zum Schiff zurück, während ich den doppelt so langen Marsch nach Adventbai allein durchsetzen wollte, um die Hilfsexpedition für die in der Hütte in Second Valley Zurückgelassenen aufzubringen.

Um mich während meiner Ruhepausen gegen das Erfrieren zu schützen, kratzte ich um mich her den Schnee zusammen, rollte mich wie ein Igel auf und deckte die Beine mit Schnee zu. Meine Taschenweder steckte ich in die innere Handfläche unter die Handschuhe, legte die Hand ans Ohr, zog den Segeltuchrucksack über den Kopf und band ihn über der Brust fest zu. So fühlte ich mich einigermaßen warm. Der Weder wurde so gestellt, daß er nach 10 bis 15 Minuten ablaufen mußte. Nach dieser Zeit wanderte ich weiter.

Die Temperatur schwankte in diesen Tagen (wie in Adventbai festgestellt wurde) zwischen -27° und -39° Celsius. Aber ich spürte die Kälte eigentlich nur, wenn ich ausruhte. Meine Hoffnung, in Dicksonbay eine Hütte zu finden, verwirklichte sich nicht. Mehrmals bin ich von der einen Seite der 8 Kilometer breiten Bucht zur anderen gewandert, wenn ein schwarzer Fleck in der Ferne im trügerischen Mondlicht einer Hütte glich, aber immer fand ich statt dessen eine durch den Sturm vom Schnee reingefegte dunkle Felswand, oder den tiefen Schatten einer Schlucht. Schließlich nahm ich mir vor, solche Abstecher überhaupt nicht mehr zu machen, denn ich mußte eilen nach Adventbai zu kommen, da meine Kräfte nachließen, der Hunger mich peinigte und die kurze Mondscheinperiode bald zu Ende sein mußte. Mein armer Hund war noch mehr als ich von den Anstrengungen mitgenommen. Ihm fehlte das, was mich aufrecht erhielt, die Hoffnung, daß die Durchführung meines Gewaltmarsches meinen in Wide Bai zurückgelassenen Kameraden zugute kommen würde, und die Aussicht, bald unter Menschen von diesen Strapazen ausruhen zu können. Der Marsch über die Dicksonbai war besonders unangenehm, weil das Eis durch das Steigen und Fallen des Wassers bei Ebbe und Flut geberstet und durch die Spalten das Wasser auf die Eisoberfläche getreten war. Darüber lag feuchter Schnee, während der trockene Schnee durch vorangegangene Stürme weggeweht war. Legte ich mich zu meiner Viertelfunde Schlaf hin, so brauchte ich gar nicht erst die 15 Minuten bis zum Ablauf meines Weders zu warten, denn schon nach 5 Minuten war mir das Schneewasser durch die Kleider auf die Haut gedrungen.

Bei Skans Bai lief ein 1 Meter breiter Streifen offenen Wassers anscheinend quer über den ganzen Fjord. Der sollte mich nicht aufhalten. Mit einem Satz sprang ich hinüber und — das Eis brach und das Wasser schlug über mir zusammen. Beim Versuch, wieder auf das Eis zu kommen, brach es Stück für Stück ab, erst nach wohl zehn Minuten langen vergeblichen Versuchen faßte ich haltbares Eis und es gelang mir, mich auf die Oberfläche zu ziehen. Es waren heute 36° Kälte. (Die Angaben aller von mir angeführten Kältegrade beruhen auf Messungen, die an den gleichen Tagen in der Ansiedlung in Adventbai gemacht wurden.) Um das unausbleibliche Erfrieren der Füße hinauszuschieben, wollte ich wenigstens die Strümpfe auswringen. Dabei erfror mir die rechte Hand. Kaum konnte ich den linken Strumpf und Stiefel, die im Moment steinhart gefroren waren, wieder anziehen. In der sitzenden Stellung waren auch meine Kleider in den wenigen Minuten wie Blech gefroren. Die einzige Rettung war, alles irgend Entbehrliche abzuwerfen und durch eiliges Laufen mich vor dem Erfrieren zu schützen. Jetzt lief ich, wie ich in meinem Leben noch nie gelaufen bin, über die Gänse-Inseln, über den Ausgang der Sassen-Bai, um das felsige Vorgebirge Fornes (Kap Louis) herum, zehn Stunden fast ohne Unterbrechung, und am 27. Dezember, morgens $\frac{1}{3}$ Uhr, kam ich in Adventbai an.

Ich hatte schon seit dem 19. Dezember abends bis zur Ankunft in Adventbai, also in $7\frac{1}{2}$ Tagen, in der nur durch Mondschein erhellten Polarnacht 210 Kilometer in der Luftlinie zurückgelegt. Davon in den letzten 22 Stunden 55 Kilometer, und $6\frac{1}{2}$ Tage ohne Nahrung und Lagerfeuer. Die Gesamtdurchschnittsleistung über die Gletscher, Gebirge und Packeis war 28 Kilometer in 24 Stunden.

Nun war ich am Ziel. Trotz der frühen Morgenstunde verbreitete sich in der Ansiedlung die Nachricht von der Ankunft eines halbverhungerten und halberfrorenen Mannes wie ein Lauffeuer. Der wachhabende Maschinist Lovset, ein Norweger, war der erste, den ich im Maschinenhaus unten am Strand antraf. Der führte mich sofort in sein danebenstehendes Wohnhaus und schnitt mir Hosen, Gamaschen, Strümpfe und Stiefel von meinen erfrorenen Gliedern, während seine Frau alle Arten Getränke herbrachte, um die ich bat. Bald erschienen auch der Arzt, der Betriebsleiter und noch andere Honoratioren der Ansiedlung, die in ihren Bemühungen um mich miteinander wetteiferten. Man rieb die erfrorenen Gliedmaßen mit Schnee, mit Eiswasser, dann mit wärmerem und warmem Wasser, und ich erzählte ihnen ununterbrochen von meinen zurückgebliebenen Kameraden, von Luftschiffen, vom Klavierspielen, von Flugzeugen, Expeditionen, Bärenjagden und anderen Dingen, wohl ein krauses Durcheinander aller Erlebnisse und Gedanken, die mich in der letzten Zeit bewegt hatten. Dazu trank ich in zwei Stunden elf Tassen Kaffee, zwei Tassen Kakao, eine Tasse Milch und eine halbe Flasche Kognat; dann schief ich ein, noch ehe meine Füße aufgetaut und verbunden waren. Erst nach zwei Tagen erwachte ich aus einem häufig durch Fieberdelirien unterbrochenen Schlaf in einem sauberen, geräumigen, warmen Zimmer in einem richtigen Bett unter einem Berg von Decken wieder auf — aber nur um gleich wieder einzuschlafen. Als meine Gedanken langsam wieder klarer wurden, erwachte auch sofort der Wille, die beabsichtigte Hilfsexpedition ungesäumt ins Werk zu setzen. Aus meinen Fieberphantasien hatte sich keiner ein klares Bild von dem Schicksal der Expedition machen können. Nun aber, da ich folgerichtig alles erzählen konnte, fand ich sofort von allen Seiten offenes Verständnis und die bereitwilligste Unterstützung, meinen Kameraden zu helfen.“

Die neue Zeit

Von Professor D. Dr. phil. h. e. Karl Meinhof, Hamburg (1868–1875)

Der Sieg ist grün, das Glück ist neu — o unsre Lust und Wonne! —
Der deutsche Adler fliehet frei im Licht der eignen Sonne —

E. M. Arndt (1818)

Dank dem Weitblick und der Tatkraft unseres großen Führers und dank der Tüchtigkeit des deutschen Heeres hat eine neue Zeit begonnen auch für die deutschen Kolonien und damit für die Erforschung der Eingeborenen-Sprachen. Während die deutsche Wissenschaft seit dem Weltkrieg genötigt war, ihre Tätigkeit unter fremder Flagge und unter mancherlei Beschränkungen und Widerständen auszuüben, wird sie nun wieder frei und ungehindert in Afrika und in der Südsee ihres Weges ziehen und neue wichtige Erkenntnisse den alten hinzufügen.

Müßig sind wir allerdings auch in den hinter uns liegenden Jahrzehnten nicht gewesen. Als 1919 eine Einschränkung unserer Arbeit drohte, haben wir sie mit vollem Bewußtsein erweitert. Wir haben die Zeitschrift ungenannt und aus einer Zeitschrift für Kolonial-Sprachen eine Zeitschrift für Eingeborenen-Sprachen gemacht. Wir haben auch viele Beiträge über indonesische und Südsee-Sprachen sowie einige über amerikanische Sprachen aufgenommen. Wir haben außerdem seit 1920 der Zeitschrift Beihefte hinzugefügt, weil wir die Fülle des uns zufließenden Stoffes sonst nicht bewältigen konnten — 21 Bände dieser Beihefte sind bisher erschienen, und weitere sind in Vorbereitung.

Es gelang, alte, fast vergessene Handschriften zum Druck zu bringen, so Manuskripte von Tutsche, Wuras, Nachtigal, sowie die Sammlungen des Herzogs Adolf Friedrich von Mecklenburg. Reisen wurden unternommen nach Marokko, Liberia, Nigerien, Südafrika, Kamerun und Indonesien. Neue Mitarbeiter wurden gewonnen, und neue Sprachen wurden in den alten deutschen Kolonien, aber auch in fremden Gebieten, bearbeitet. Es blieb eben so, wie es immer gewesen ist: ein erheblicher Teil der Pionierarbeit auf sprachlichem Gebiet wurde von Deutschen geleistet, und vor allem hatten sie die vergleichende Arbeit zu tun; denn die Sprachvergleiche ist nun einmal das Arbeitsfeld der Deutschen.