

► KLAUS BARTHELMESS † UND WOLF-RÜDIGER GROHMANN

## Drei Monate auf der deutschen Walfangstation »Germania« im Faskrudsfjord, Island

Das Reisetagebuch der Bertha Stapel, 1905

### **Vorbemerkung der Redaktion:**

*Mit Betroffenheit haben die Kolleginnen und Kollegen des Deutschen Schifffahrtsmuseums die Nachricht vom Tod Klaus Barthelmess' aufgenommen, der am 6. Februar 2011 völlig überraschend verstorben ist. Er wurde nur 55 Jahre alt. Mit ihm verliert die internationale und in besonderem Maße die deutsche walfanghistorische Forschung einen ihrer herausragenden Vertreter. Dem Deutschen Schifffahrtsmuseum war Klaus Barthelmess seit mehreren Jahrzehnten eng verbunden, wiederholt hat er in den Schriftenreihen des Museums und im Rahmen dieses Jahrbuchs publiziert. Er hat sich nicht nur in wissenschaftlichen Arbeiten und Vorträgen mit den Themen des Walfangs und des Robbenschlags beschäftigt, sondern fungierte zugleich als »Schaltzentrale« der internationalen »Community« auf diesen Gebieten und zeichnete regelmäßig für wissenschaftliche Tagungen verantwortlich, so für die Köln-Bremerhavener Walfangtreffen. Seine umfangreiche grafische, Literatur- und Objektsammlung zählt zu den weltweit bedeutendsten privaten Beständen ihrer Art.*

*Herausgeber und Redaktion des DSA trauern um Klaus Barthelmess. Diverse Publikationsprojekte, die zum Teil seit längerer Zeit in Bearbeitung waren, werden ohne ihn nicht in ihrer vorgesehenen Form zum Abschluss gebracht werden können. Im Gedenken an Klaus Barthelmess legt das Deutsche Schifffahrtsmuseum hiermit einen letzten zur Gänze autorisierten Beitrag aus seiner Feder vor. Seiner Frau Helga sei für die Bereitstellung der von ihrem Mann zum Abdruck vorgesehenen Illustrationen herzlich gedankt.*

Erik Hoops

### Die »Germania« Walfang- und Fisch-Industrie AG

Nach knapp zweijähriger Vorbereitungszeit wurde am 13. Dezember 1902 die »Germania« Walfang- und Fisch-Industrie AG (GWFI) mit einem Kapital von 500 000 Mark gegründet. An ihr waren vorrangig Kreise beteiligt, die im Zusammenhang mit dem gescheiterten Geheimplan der kaiserlichen Regierung, 1898 und 1899 die arktische Bäreninsel als deutsche Kolonie zu okkupieren, zueinander gefunden hatten. Es handelte sich um den Deutschen Seefischerei-Verein (DSV) unter seinem Präsidenten, Geheimrat Dr. Walther Herwig (1838–1912), und die traditionsreichen Hamburger Schiffsmakler und Reeder Knöhr & Burchardt NfL (K & B). Der DSV diente dabei dem Reich als Tarnorganisation für dessen geheime geopolitische Ambitionen.



Abb. 1 Dr. Carl Paul (1865–1939) im Jahr 1926. (Familienarchiv Christoph C. Paul, Berlin)



Abb. 2 Heinrich Grohmann (1847–1906). (Familienarchiv Wolf-Rüdiger Grohmann, Hamburg [im Folgenden: WRG])

Die Firma K & B hatte 1899 zunächst im Bäreninsel-Syndikat mit dem Abenteurer Theodor Lerner (1866–1931) zusammengearbeitet<sup>1</sup>, der mit einem fast identischen Kolonisierungsvorhaben diese arktische Insel aufsuchte, jedoch mit journalistischem Aplomb das Geheimkommando des DSV unwissentlich durchkreuzte. K & B war daraufhin von einem Geheim-Emissär der Reichsregierung mündlich überzeugt worden, sich von Lerner zu trennen. Anschließend kam es zu einer kurzen Zusammenarbeit zwischen dem DSV und K & B auf der Bäreninsel.<sup>2</sup>

Anfang 1901 wurde Herwig der deutsche Chemiker Carl Paul (1865–1939; Abb. 1) empfohlen, der sich in Norwegen mit der Verarbeitung von Walprodukten befasste. Eine Fabrik im ostpreußischen Pillau, betrieben von der Deutschen Seefischerei Gesellschaft Germania (DSGG), an der die Familie Herwigs Kapitalanteile hatte, produzierte Fischöle und Fischmehle aus den Stichlingsfängen der Haff-Fischerei, hatte aber 1899 schon Walspeck aus den Testfängen des DSV von der Bäreninsel verarbeitet. Paul hatte in eigener Regie im Sommer 1900 eine Studienreise zu den Walfangstationen Islands unternommen und wurde 1901 von der DSGG zu einer zweiten dorthin entsandt. Bald darauf erhielt er den Direktorenposten der Pillauer Fabrik und – möglicherweise für einen Artikel über »Fischerei und Walfang vor Island«<sup>3</sup> – von der Universität Königsberg den Titel eines Doktors der Chemie. Weitere Experimente Pauls mit Walprodukten in Pillau ließen den DSV ernsthafte Optionen eigenen Walfangs prüfen. Die Kontakte der Schiffsmaklerei K & B in Hamburger Kaufmannskreisen kamen ihm dabei gut zupass.

Im Sommer 1902 beschlossen die Hamburger Walfangreeder in spe, die Anteile an der Pillauer Tran- und Guanofirma DSGG zu übernehmen.<sup>4</sup> Kurz darauf, am 12. August 1902, pachtete Dr. Paul während einer dritten Islandreise von mehreren lokalen Pächtern und Grundbesitzern ein Grundstück am Südufer des ostisländischen Faskrudsfjordes (Fáskrúðsfjörður). Die Parzelle gehörte zum Gehöft Fagræyri, das wiederum Teil des Großgrundes Víkurgerði war.<sup>5</sup>

Der erste Aufsichtsrat der GWFI bestand aus Friedrich August Emil Zimmer von K & B als Vorsitzendem, Paul Otto Ganssauge von der bekannten Reederei F. Laeisz, DSV-Präsident Walther

Herwig, dem Königsberger Stadtrat Karl Emil Bieske, der einen 20-prozentigen Anteil (100 000 Mark) an der GWFI hatte, Heinrich Grohmann (Abb. 2), dem Inhaber der Altonaer Segelmacherei A.K. Schmidt & Co., die mit dem Hamburger Rechtsanwalt und DSV-Ausschussmitglied Dr. Guido Möring<sup>6</sup> und K & B den Gründungsvorschlag unterbreitet hatte, und dem Hamburger Ingenieur Maximilian Bieske. Dieser Aufsichtsrat bestellte Dr. Carl Paul und den Hamburger Kaufmann Albert Schröder zum Vorstand der GWFI (Abb. 3).

Die renommierte Werft Akers Mekaniske Verksted in Christiania (Oslo) baute die beiden deutschen Walfangdampfer. Im Mai 1903 lief das Walboot ISLAND (Bau-Nr. 223; Abb. 4) vom Stapel, im Juni gefolgt von seinem Schwesterschiff GERMANIA (Bau-Nr. 222; Abb. 5). Beide Dampfer, nach neuesten Gesichtspunkten für die Waljagd gebaut, waren mit 106 Tonnen brutto vermesen (netto 26 t, unter Deck 101 t), hatten eine Länge von 28,74 m, eine Breite von 5,12 m, einen Tiefgang von 3,05 m und waren mit einer Dreifach-Expansionsmaschine ausgerüstet, die 260 PS lieferte.<sup>7</sup> Auf Intervention des DSV erhielt die Reederei staatlichen »Dispens« vom deutschen Schiffsregistergesetz, um die Fangdampfer mit erfahrenen norwegischen Fachkräften zu bemannen<sup>8</sup>, und das deutsche Vizekonsulat im norwegischen Tønsberg wurde mit den Heuerformalitäten betraut.<sup>9</sup> Zudem wurde die GWFI trotz ihres privatwirtschaftlichen Charakters für ihre beiden ersten Fangsaisons mit je 25 000 Mark aus dem Fischereiförderungsetat des Reiches subventioniert.<sup>10</sup>

Um von der dano-isländischen Regierung eine Lizenz zum Walfang in isländischen Hoheitsgewässern zu erlangen, gründete die GWFI eine Tochterfirma in Kopenhagen namens Island Hval-Industri A/S. Mit Wirkung vom 24. März 1903 trat die Island Hval-Industri A/S in die Rechte und Pflichten ein, die Paul im Vorjahr, am 12. August 1902, mit mehreren lokalen Pächtern und Grundeignern in Fagræyri eingegangen war.

Im April 1903 brachte das Kopenhagener Transportschiff VESTA (Abb. 6) die Baumaterialien, Verarbeitungsmaschinen und auch schon das Stationspersonal nach Fagræyri.<sup>11</sup> Aufbau und Betrieb der Anlage unterstanden der technischen Leitung von GWFI-Vorstandsmitglied Paul.<sup>12</sup> Unter den norwegischen Fangleuten soll daher die Germania-Station im Faskrudsfjord auch als *dr. Pauls stasjon* bekannt gewesen sein.<sup>13</sup> Hier installierte er etliche seiner patentierten experi-

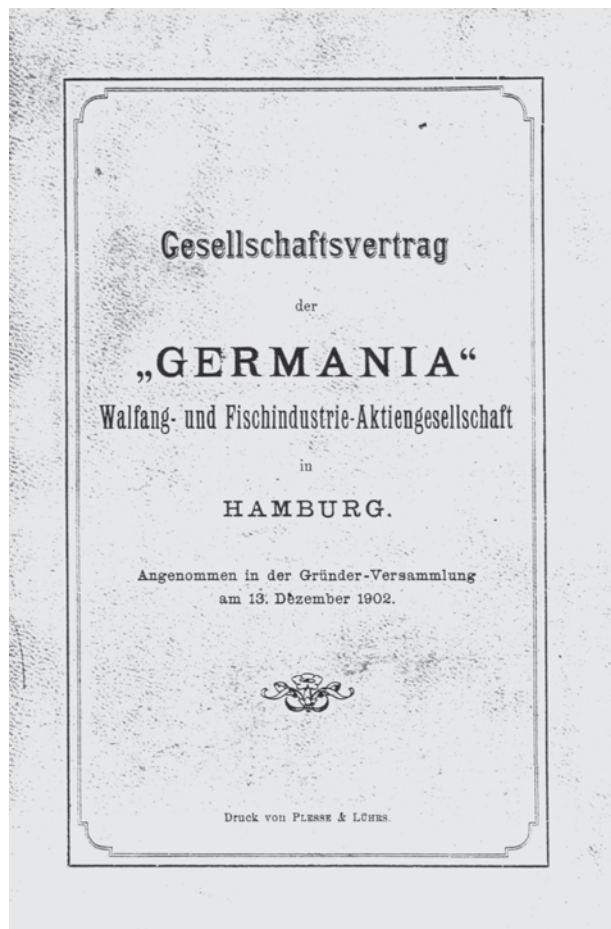


Abb. 3 Gesellschaftsvertrag. (Familienarchiv Christoph C. Paul, Berlin)



Abb. 4 Fangdampfer ISLAND bei der Wal-Abgabe, angeblich fotografiert von H. Grohmann, 1904. (Aus: Risting & Paulsen 1938, Abb. 28)



Abb. 5 Fangdampfer GERMANIA, unbekannte Saison. Anders als 1905 hat das Schiff einen hellen Rumpfanstrich und keine Schornsteinmarke. Rost am Rumpf zeugt von der Arbeit einer Fangzeit. (Ljósmyndasafn, Reykjavík)





Abb. 6 Transportschiff VESTA über die Toppen geflaggt an der Garðarsbryggja im Seyðisfjörður, Ostisland. (Foto: Knud Fredfeldt. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Helsingør, Billedarkivet, Nr. SR 1347:72. © The Danish Maritime Museum)

mentellen Walölgewinnungsanlagen. Als Vorarbeiter der Zerlegemannschaften, die überwiegend – wie auch die Fangdampferbesatzungen – aus norwegischen Fachleuten bestanden, hatte man den Norweger Edward Abrahamsen aus Adal verpflichtet, der angeblich zwölf Jahre lang in den Diensten Svend Foyns gestanden hatte.<sup>14</sup>

Erst am 1. bzw. 2. Juli 1903 begann die Arbeit der Fangdampfer. In 60 Fangtagen schleppten sie insgesamt 47 Wale zur Verarbeitung. Das Resultat lag damit mehr als 40% unter dem Durchschnitt der übrigen 28 vor Island tätigen Walfangdampfer.<sup>15</sup> Es folgte eine Kapitalerhöhung. Einzelne Aktionäre verkleinerten ihren Anteil durch Aktienstreuung. Trotz einer Ausbeute von 85 Walen in der zweiten Fangsaison 1904, die mit 42,5 Walen je Fangboot über dem isländischen Durchschnitt von 36,4 Walen/Boot lag<sup>16</sup>, war das Geschäftsergebnis für die Gesellschafter unbefriedigend. Albert Schröder war als Vorstandsmitglied bereits im April durch den Aktionär Bernhard Hart abgelöst worden. Noch vor der Saison entschloss man sich, weitere personelle und betriebstechnische Änderungen vorzunehmen. Obwohl Dr. Paul vertraglich bis einschließlich 1907 eine Tantieme zustand<sup>17</sup>, wurde ihm die Stationsleitung entzogen und kommissarisch dem 58-jährigen Kaufmann und GWFI-Aufsichtsrat Heinrich Grohmann (1847–1906) übertragen. Er hatte sich bereits in Gesprächen mit norwegischen Fachleuten erste Sachkunde verschafft und sollte diese durch Inspektionsreisen zu Walfangstationen auf Island vertiefen.<sup>18</sup> Grohmann trat den Leitungsposten der deutschen Walfangstation im Faskrudsfjord am 13. Mai 1905 an. Das im Folgenden präsentierte Tagebuch berichtet recht detailliert über die Geschehnisse vor Ort.

Am 22. Juli 1905 traf Kapitän Julius Tadsen (1868–1955; Abb. 7) ein, um Grohmann als Betriebsleiter der Walfangstation abzulösen. In dieser dritten Saison wurden unter Grohmanns und später Tadsens Leitung jedoch nur 60 Wale von beiden deutschen Fangdampfern erbeutet.

Vorschläge einer Umstrukturierung der Walfanggesellschaft wurden diskutiert, aber nicht umgesetzt. An der Walfangsaison 1906 konnte sich die GWFI mangels nötiger Betriebsmittel



Abb. 7 Kapitän Julius Bernard Tadsen (1868–1955) mit seiner Frau Christina. (Aus: Quedens 1982, S. 27)

der aufgebaut.<sup>24</sup> Die Betonfundamente der Villa, einiger Winschen und ein Schornsteinfundament waren 1998 noch nahe der neuen Straße zu sehen.<sup>25</sup>

nicht mehr beteiligen. Die Stationsanlagen wurden aber weiterhin gewartet<sup>19</sup> und waren der Obhut eines Wachmannes und einer Kernbelegschaft, zu der auch Tadsen und Vormann Abrahamsen gehörten, anvertraut. Verschiedene Vorräte, vor allem Bunkerkohle, wurden vor Ort unter Einstandspreis verkauft.<sup>20</sup>

Der Fangdampfer ISLAND wurde 1907 nach Japan verkauft, die GERMANIA nach Chile. Ende 1907 erwarb Svend Foyns Ziehsohn Marcus Bull die gesamten Stationsanlagen für die schottische Walfangreederei Salvesen aus Leith für 30 000 Mark.<sup>21</sup> Sie wurden 1908 von der Tønsberger Harpunenschmiede Henriksens Mek. Verkstedt abgebaut und auf New Island im subantarktischen Falkland-Archipel wieder aufgebaut.<sup>22</sup> Am 30. April 1908 fällt die Generalversammlung der GWFI den Liquidationsbeschluss.<sup>23</sup> Die Betriebsleitervilla der Station auf Fagræyri wurde um 1923/24 zerlegt und stark verändert in der Siedlung Buðir am schräg gegenüber liegenden, nördlichen Fjordufer wieder

## Die dreiköpfige Reisegruppe

Im Frühsommer 1905 schiffte sich Heinrich Grohmann (*Onkel Heinrich*, 4. April 1847–10. Oktober 1906), seinerzeit Inhaber der Segelmacherfirma A.K. Schmidt & Co. in Altona und Aufsichtsratsmitglied der GWFI, in Richtung Ostisland ein. Er wurde begleitet von seiner zweiten Tochter Anne Grohmann (28. Februar 1877–11. Mai 1958, ab 6. Oktober 1906 verheiratete Heede) und Bertha Stapel (10. Dezember 1875–8. Juli 1944), der Schwester von Heinrich Grohmanns Schwiegersohn Georg Stapel, der mit Grohmanns ältester Tochter Erna verheiratet war (vgl. Abb. 18).

Die Reise führte sie von Altona über Kiel, Korsør, Kopenhagen, Tønsberg, Bergen und Tórshavn nach Ostisland in den Faskrudsfjord und von dort über Leith, Edinburgh, London und Vlissingen zurück nach Altona.

## Bertha Stapels Tagebuch und Fotoalbum

Das Tagebuch der insgesamt viermonatigen Islandfahrt dieser Reisegruppe wurde von Bertha Stapel geführt. Heinrich Grohmanns Sohn Richard hat nach 1909 einige handschriftliche Notizen angefügt. Das Tagebuch ist innerhalb der Familie Grohmann überliefert und befindet sich heute im Privatbesitz von Wolf-Rüdiger Grohmann, einem Urenkel von Heinrich Grohmann. Zu diesem Tagebuch hat sich ein Album mit Fotos und französischen Fotopostkarten erhalten.

Das Tagebuch ist ein in Leder gebundenes Poesiealbum mit individueller Goldprägung, Goldschnitt und Metallschließe im Format von ca. 20,2 x 13 cm mit 64 unlinierten Blättern und

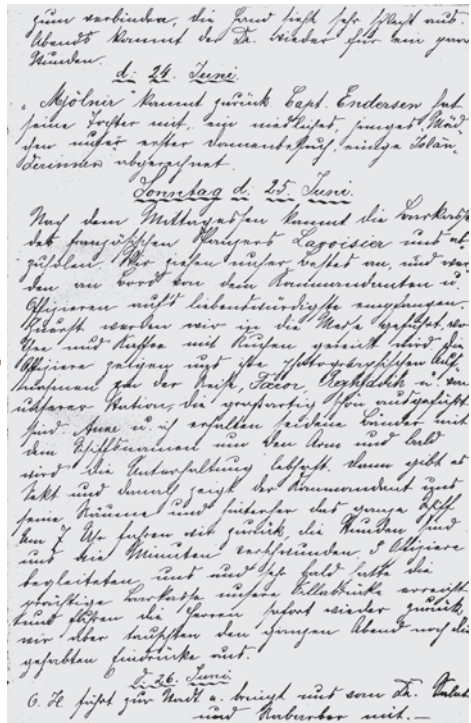
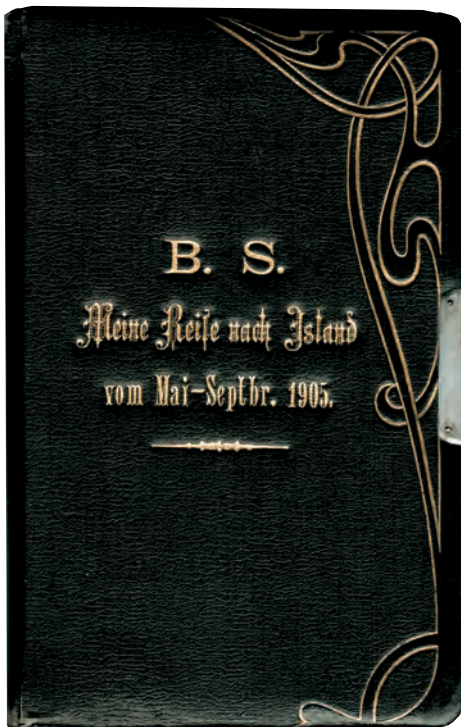


Abb. 8–9 Bertha Stapels Tagebuch und Schriftbild. (WRG)

dickeren, fliegenden Vorsätzen. Auf 42 Seiten finden sich Bertha Stapels Eintragungen in deutscher Schrift (Abb. 8–9). Sie verwendete schwarze Tinte. Hinzu kommen sechs Seiten Notizen und Anmerkungen von Richard Grohmann mit Kugelschreiber in rötlich-violetter Tinte in lateinischer Schrift. Sein erster Eintrag auf der Rückseite des lithographischen »Schmuckblattes« verweist auf seine Erläuterungen, die Berthas letztem Eintrag vom 9. September 1909 folgen, und zwar auf fünf Blättern, von denen jeweils nur die Vorderseite beschrieben ist. Der Erhaltungszustand des Tagebuchs ist recht gut, lediglich an wenigen Stellen der Falz ist die Leimung der fadengehefteten Lagen gelockert.

Das querformatige Fotoalbum besteht aus zwölf Blatt grauschwarzem Fotokarton im Format 18,5 x 13 cm. Auf dem Deckel aus gleichfalls grauschwarzem Albumkarton findet sich die goldene Titelprägung *PHOTOS* und *Erinnerung an Island* (Abb. 10). Eingeklebt sind 24 Fotoabzüge im Format von meist 7,5 x 10,3 cm und elf Foto-Postkarten des französischen Missionswerkes »Les Cœuvres de Mer« (Abb. 11).<sup>26</sup>

Es ist zu bezweifeln, dass Grohmann die Fotos selber mit einer eigenen Plattenkamera angefertigt hat. Bertha Stapel erwähnt die Mitnahme einer gewichtigen Kameraausrüstung nirgends. Dagegen berichtet sie unter dem 20. Juni 1905, dass die Offiziere des französischen Kreuzers *LAVOISIER* Fotos anfertigten und den Deutschen fünf Tage später gelungene Ab-



Abb. 10 Das Fotoalbum. (WRG)





Un baleinier à Faskrudsfjord (Islande)



Abb. 11 Eine Karte des französischen Missionswerkes »Les Œuvres de Mer« mit dessen Impressum am linken Kartenrand. Bei den elf Karten in Bertha Stapels Album ist diese Adresse allenthalben von Falzstreifen abgeklebt. Gezeigt wird hier allerdings kein Walfangdampfer im Faskrudsfjord, wie die Unterschrift vorgibt, und schon gar keiner der beiden deutschen, sondern vermutlich ein Fangdampfer des Walfangreeders Hans Ellefsen (Schornsteinmarke HE) aus dem norwegischen Stokke, der eine Station bei Flateyri im Önundarfjörður, West-Island, betrieb. (Walfangsammlung Barthelmess, Köln)

züge zeigten (und schenkten?). Dies wird bestätigt durch einen Brief von Grohmanns Sohn Richard an Julius Tadsen vom 3. März 1953, in dem er schreibt, er *habe hier ein ganzes Album Island Bilder, die derzeit von einem französischen Offizier des Kreuzers »Lavoisier« gemacht wurden.*<sup>27</sup> Ein weiteres Foto des Albums wurde bereits 1902 von Paul veröffentlicht, kann also nicht aus dem Jahr 1905 stammen (vgl. Abb. 24). Andererseits finden sich 1938 mehrere Fotos von der Walfangstation im Faskrudsfjord, aber auch von der benachbarten Walfangstation im Mjóafjord in einer Publikation des Stuttgarter Schweizerbarth-Verlags, bei denen *H. Grohmann (1904)* [sic!] als Fotograf vermerkt ist.<sup>28</sup>

## Quellenwert

Aufgrund marin-bio-geographischer Faktoren wurden neuzeitliche, kommerzielle Walfangstationen in der Regel in beträchtlicher Entfernung von den Zentren europäischer und kolonialer Zivilisationen angelegt. Die erforderliche Nähe solcher Anlagen zu den küstennahen Wanderwegen bestimmter Walpopulationen brachte es mit sich, dass die meisten dieser Stationen an der äußersten Peripherie der wirtschaftlichen und kulturellen Zentren lagen. Seit vier Jahrzehnten widmet sich die Industriearchäologie von Spitzbergen bis zur Antarktis, von Australien und Neuseeland bis zu den Küsten Norwegens und der beiden Amerikas der Erforschung von Walfangstationen.<sup>29</sup> Angesichts der Entfernungen und infrastrukturellen Probleme mussten solche Stationen während der Walfangaison in hohem Grad autark sein. In manchen »Frontier«-Regionen hatten diese kapitalistischen Ausbeutungsbetriebe sich mit einer – manchmal eingeborenen, kulturell völlig fremden – Lokalbevölkerung zu arrangieren, deren wirtschaftliche Lebensgrundlage eine fundamental andere war, die von dem Walfangbetrieb unter Umständen sogar beeinträchtigt wurde.



Bertha Stapels Tagebuch ist insofern nicht nur für die Geschichte des modernen deutschen Walfangs interessant. Gerade der weibliche Blickwinkel macht das Tagebuch auch für die internationale Forschung bedeutsam, nämlich als Quelle für die »soft skills«, die bei der sozialen Interaktion zwischen ansässiger bäuerlicher wie kaufmännischer Lokalbevölkerung und den ausländischen Walfängern erforderlich waren. Stapel schreibt ausführlich über die Treffen der an der Peripherie zusammentreffenden Eliten – des isländischen Arztes, der Priester, der französischen Marineoffiziere und der Kapitäne kurz anlegender Schiffe mit dem deutschen Stationsleiter und seiner Familie – und skizziert damit eine typische Situation kolonialer »Frontier«-Unternehmungen. Beiläufig liest man auch von gelegentlichen Problemen mit der bäuerlichen und kleinständischen Lokalbevölkerung, deren Dienstleistungen als Haushaltshilfen, Wachleute oder Milchlieferanten den Ansprüchen der zugereisten Deutschen mitunter nicht genügten. Auch aus dem, was Stapel nicht beschreibt, lassen sich Schlüsse ziehen, so etwa über das Verhältnis zwischen norwegischen Walfangexperten an Bord der Fangdampfer und auf der Zerlegestation und der deutschen technischen wie unternehmerischen Betriebsleitung, die etwas von moderner Abdeckereitechnologie und dem Markt für die Produkte, aber nichts vom Walfang verstand; diese beiden sozialen Sphären scheinen recht klar voneinander getrennt gewesen zu sein.

Als Reiseerzählung ohne literarische Ambitionen vermittelt das Tagebuch dem heutigen Leser zudem eine Anschauung von den alltäglichen Lebensbedingungen eines Unternehmers in einer »Frontier«-Situation. Die Tochter Grohmanns und die Schwester seines Schwiegersohns führten ihm, unterstützt von einem isländischen Hausmädchen, den Haushalt. Ausführliches erfährt man über die Freizeitaktivitäten der Familie, Spaziergänge, Ausflüge, die Anlage eines Gartens, abendliches Vorlesen und die Besuche von Gästen. Die Autorin war offensichtlich fasziniert von hübschen Steinen und sammelte sie kistenweise. Anders als viele vom Archetypus Wal und seiner Größe tief beeindruckte Walfangneulinge, schreibt sie jedoch hierüber fast nichts, außer dass ein angelandeter Blauwal einmal *reichlich 20 Meter* Größe erreichte. Andererseits posierte sie mit der Familie mindestens einmal für die Kamera auf einem Finnwalkadaver und folgte damit dem thematisch-kompositorischen Kanon üblicher Walfangfotografie. Den typischen Geruch einer Walfangstation – eine olfaktorische Mischung aus Abdeckereidunst und fauligem Fisch – erwähnt sie ohne jeden sinnlichen Kommentar kurz als *entsetzlichen Geruch*, der von Besuchern wahrgenommen wird; sie hatte sich offenbar daran gewöhnt.

Das zum Tagebuch erhaltene Fotoalbum Stapels revidiert zumindest teilweise eine Angabe der Sekundärliteratur – eine Handbuchveröffentlichung von 1938 –, in der Grohmann-Fotos ein Jahr früher datiert sind.

### Vorbemerkung zur Transkription

Bertha Stapel verwendet in ihrem Tagebuch zahlreiche Abkürzungen – etwa *O.H.* für Onkel Heinrich (Grohmann) – sowie arabische Ziffern anstelle von Zahlwörtern. Sie wurden meist aufgelöst. Zeichensetzung, Orthographie, Groß- und Kleinschreibung hingegen wurden nicht modernisiert; Unterstreichungen durch Bertha Stapel in schwarzer Tinte, Unterstreichung mit gesperrter Schriftart von dritter Hand nachträglich in rotem Buntstift. Stapel schrieb in deutscher Schrift. Eigennamen, einige Fachbegriffe, manche topographische Bezeichnungen und Fremdworte sind in lateinischer Kursive hervorgehoben, jedoch nicht immer einheitlich, sodass diese Form der Auszeichnungsschrift in unserer Transkription nicht wiedergegeben wurde.

Transkription<sup>30</sup>

[Deckeltitel] B. S. || *Meine Reise nach Island* || vom Mai – Septbr. 1905

[S. 1] *Islandreise* 1905

Am [Sonntag, den] 30. April 1905 morgens 9 Uhr traf ich am Holstenstr.-Bahnhof mit meinen beiden Reisegefährten zusammen. In Altona hielt der Zug einige Minuten, so daß wir noch eben Zeit fanden, den vielen Bekannten und Verwandten ein herz[l]iches Lebewohl sagen zu können, ehe wir unsere große Reise nach Island antraten. Die vielen schönen Blumen und diversen Chokoladenpaketchen gaben uns noch einen Beweis, daß man uns ungern reisen ließ, zumal es in unbekannte Gegenden mit nicht einwandfreiem Klima auf unbestimmte Zeit ging. Der Zug setzte sich in Bewegung, und es ist ein großer Vorteil, daß sich den Reisenden gleich neue Eindrücke bieten, auf diese Weise werden am besten die wehmütige Stimmung und die Trennungsseufzer unterdrückt. Eine nette Anregung bot uns gleich das im gleichen Coupé sitzende Ehepaar, welches die Reise mit uns bis Kiel machte.

Pünktlich um 11 Uhr 47 lief der Zug in K[iel] ein, da hatte man gerade soviel Zeit, um nach der Brücke zu gehen und das Schiff zu besteigen. Es war kalt und die Fahrt nicht besonders schön. Wir freuten uns, wie wir um 4¼ Uhr in Korsör anlangten, glatt durch den Zoll kamen und wieder im warmen Zug saßen. Gegen 7 Uhr hielten wir in Kopenhagen, im Hotel Dagmar nahmen wir Nachtquartier. Bei Wivel<sup>31</sup> gab's ein herrliches Essen, daß uns im schönen Palmengarten bei lustiger Musik wohl mundete. In der »Sarter«<sup>32</sup> fanden wir noch gute Plätze, amüsierten uns köstlich über diverse Spezialitäten und gab ich mir alle erdenkliche Mühe, mich an die dänische Sprache zu gewöhnen, die ich von nun an immer hören und sprechen sollte.

Am [Montag, den] 1. Mai morgens bestiegen wir den Dampfer »Mjöltnir« (Abb. 12).<sup>33</sup> Er machte mit seinem vollbeladenen Deck, über welches nach beiden Seiten zwei große Motorbar-kassen hinwegragten, keinen besonders günstigen Eindruck. Außerdem waren viel zu viel Passagiere an Bord, doch erst später bemerkte man, welche Ungemütlichkeiten dadurch den Reisenden entstanden. Das Wetter war immer noch rauh und recht kalt und graute mir schon vor Seekrankheit, die dann auch nicht lange auf sich warten ließ. Daher empfand ich unseren ersten Aufenthalt in Tönsberg am 3. Mai als große Wohltat. Hier kam unsere Mannschaft an Bord mit dem Vormann Abrahamson [Edward Abrahamsen<sup>34</sup>] 37 Leute. Wir machten einen netten Spaziergang, besahen dann das Sven Foyen [Svend Foyn<sup>35</sup>] Museum, welches viel Walskelette aufwies<sup>36</sup> und deshalb für uns großes Interesse hatte, wollten wir uns doch ausschließlich mit dem Walfang auf Island beschäftigen.

Bis Bergen hatten wir nun sehr schönes Wetter. Am Sonnabend den 6. Mai früh um 7 Uhr gingen wir an Land, tranken [im] Hotel Norge unseren Kaffee und suchten dann Siggí Schjött<sup>37</sup> auf. Sie durfte an einer wunderschönen Wagenfahrt im hellen Sonnenschein und Frühstück im Bellvedère [Belvedere] teilnehmen und gab uns dann noch das Geleite bis a/bord. Um 3 Uhr ging die Reise weiter, die Luft war so warm und schön, sodaß wir auf Deck gingen und uns von O.H. [Onkel Heinrich] aus einem mitgenommenen Briefe vorlesen ließen. Wir waren so vergnügt und glaubten, daß Wetter müße nun so bleiben und uns die Seekrankheit fernhalten, zur Sicherheit fragte Anne jedoch unseren Capt. um Auskunft. Capt. Endersen, ein riesig freundlicher Mann, lachte dann übers



Abb. 12 Dampfer Mjöltnir von Þórarinn Tulínus' Reederei Thore. (Archiv Guðmundur Sveinsson, Neskaupstaður, Norðfjörður)



Abb. 13 Straßenszene in Tórshavn, Färöer, auf einer Postkarte von »Les Œuvres de Mer« (Ausschnitt) in Stapels Album. (WRG)

ganze Gesicht und meinte »na ein bisschen wird wohl noch kommen«. Nach 2 Std. kam erstmal Nebel mit Regen und Kälte. Unser behaglicher Aufenthalt an Deck hatte ein schnelles Ende. Jeder suchte seine Lagerstatt auf und nach Verlauf von ungefähr einer Stunde wußte ich, warum der freundliche Capt. so kräftig lachen mußte; denn es kam wieder die schreckliche Seekrankheit, anfangs mit leisem Stöhnen und Klagen, schließlich mit Gebrüll.

In Folge des Nebels verzögerte sich unsere Ankunft auf den Färöern um fast 48 Stunden. An fünf Hafenplätzen hatten wir zu tun, 3 mal konnten wir an Land gehen und waren jedes Mal voll des Staunens. Besonders die Hauptstadt Torshavn hat einen unvergeßlichen Eindruck auf mich gemacht. Die kleinen Häuser sind teils auf Felsen oder mindestens an Felsen gebaut, die Tracht der Einwohner ist eine ganz eigenartige (Abb. 13). Die Männer bewegen sich in Zipfelmützen und Kniehosen und alles trägt selbstgenähte Schuhe aus Seehundsleder (Abb. 14).

In Vestmandshavn [auf Streymøy, Färöer] nahmen wir noch eine ganze Anzahl Fischer mit Ausrüstung für fünf Monate nach Island mit (Abb. 15). Auf der letzten Strecke war der Wind beständig gegen uns, sodaß wir nur mühsam vorwärts kamen und ganz gründlich unter



Abb. 14 Zur bei Stapel erwähnten färinger Männertracht gehört an Festtagen auch das Grindwalmesser (*grindaknivur*). Hier eines aus der Werkstatt des berühmtesten Messermachers Petur Arge (1860–1920), Ebenholz mit Neusilber- und Perlmutter-Einlagen, aus dem Besitz von Dr. Carl Paul. (Walfangsammlung Barthelmess, Köln)



Abb. 15 Saisonale Unterkunft von Islandfischern. Postkarte von »Les Œuvres de Mer« (Ausschnitt) in Stapels Album. (WRG)

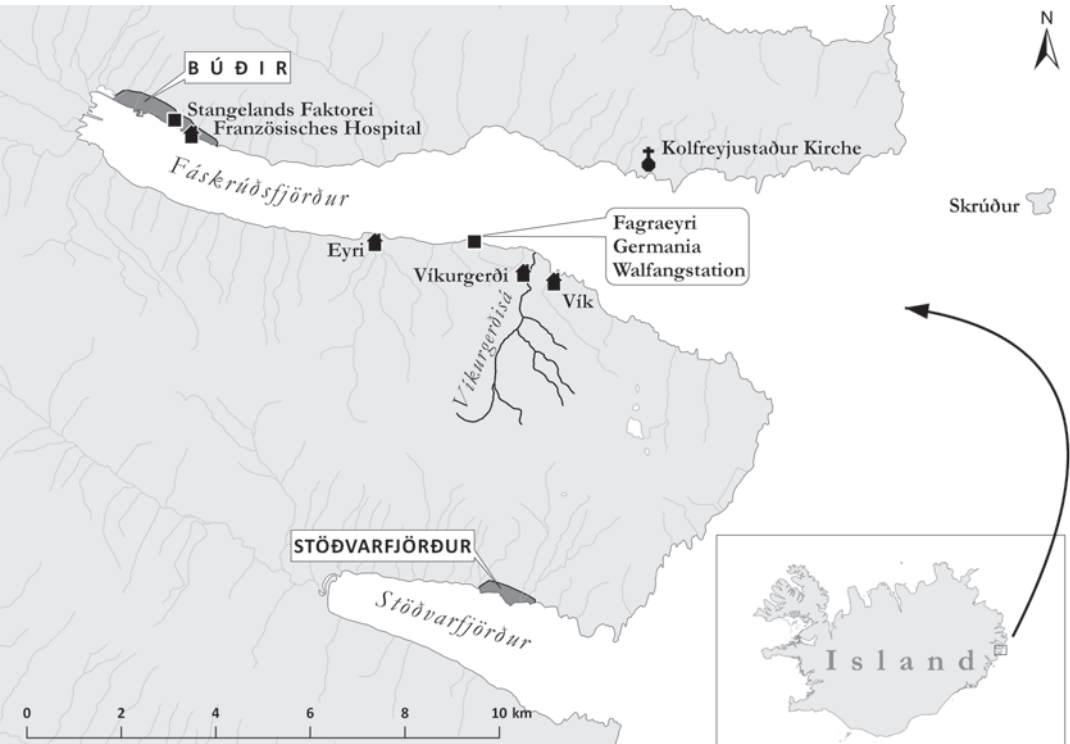


Abb. 16 Karte der im Tagebuch genannten Orte in moderner, isländischer Toponymik. (Zeichnung: Kristín Ágústsdóttir, 2010)



der Seekrankheit zu leiden hatten. Fast den ganzen Tag mußten wir in der Koje liegen. Die letzte Nacht an Bord war auch nicht gerade schön, doch alles hat einen Übergang und da schon allein der Anblick des Festlandes eine wohltuende Wirkung auf den seekranken Menschen ausübt, wurde uns gegen Morgen besser, denn da kam Island in Sicht. Nach dem ersten Frühstück ging alles an Deck. Das Wetter wurde nach dem Sturm und Nebel ideal schön. Vor uns tauchten im hellen Sonnenschein hohe Schneeberge auf, das Wasser war blau gefärbt, es war ein solch gewaltiger Anblick, den ich nie vergessen werde.

Endlich [aus der Datierung des nächsten Eintrags: am 13. Mai 1902] kam unsere Station [im Faskrudsfjord; siehe Karte Abb. 16] in Sicht. Zuerst die Villa. Ein einstöckiges aus gelbem Holz erbautes Haus, dann ein Stückchen Hafen, ein Bach, der hoch oben vom Gebirge kam, und daran anschließend die zur Verarbeitung der Wale erforderlichen Gebäude nebst Lager- und Wohnhäusern der Arbeiter. Voller Spannung erwarteten wir die Landung, die dann schließlich um 8½ Uhr erfolgte. Alle Passagiere brachten uns an Land. Jeder half etwas von unseren Sachen tragen. Der Schmied, welcher den Winter über die Wacht dort gehalten hatte<sup>38</sup>, kam uns entgegen, lieferte O.H. [Onkel Heinrich] die Schlüssel ab und nun ging es in die Villa (Abb. 17–20). Da sah man auf den ersten Blick, daß wir für's erste keine Langeweile spüren würden, denn hier fand sich reichlich Arbeit für uns. Unsere Vorgänger, Dr. Paul mit seiner Familie<sup>39</sup>, schienen nicht allzu ordnungsliebend gewesen zu sein, dasselbe ließ sich auch von den beiden Dienstmädchen sagen. Zum Glück schickte Capt. Endersen uns sofort von der Kjöbstadt<sup>40</sup> ein isländisches Mädchen, daß uns wenigstens die schmutzigsten Arbeiten verrichten half.

Zuerst warfen wir alles sich in der Villa befindliche Bettzeug durch die Fenster auf den Rasen, wo es den ganzen Tag von der Sonne beschienen wurde. Da unsere Wasserleitung noch nicht in Ordnung war, mußten wir drei Tage lang das Wasser mit Eimern aus dem nächsten Bach holen. Das erste Mittagessen ließen wir uns von dem Koch schicken, Pflaumensuppe mit Reis, Fiskeboller<sup>41</sup> mit Kartoffeln, ich habe schon Schöneres gegessen. Das Abendessen bereiteten wir selbst, zwar war die Zusammenstellung etwas sonderbar, doch die Frankfurter Würstchen, Zwieback, Butter und Himbeergelee schmeckten ganz gut. Den nächsten Tag fing der Bäcker an zu backen, nun gab's jeden Tag frisches Brot und Sonntags sogar Klöben.<sup>42</sup> Bald nach dem Abendessen erfuhren wir, daß in einer Stunde ein Schiff vorüberfahren würde, welches eventuell unsere Post mitnehmen könnte. Da sitzt nun Jeder und schreibt so schnell und so viel wie irgend möglich. Dann packten wir noch unsere Koffer aus und freuten uns auf unser Bett, das, wenn es auch nicht besonders weich war, doch wenigstens fest stand und nicht schwankte.

### Sonntag, d. 14. Mai

Morgens räumten wir erst im Keller den noch vorgefundenen Proviant auf, öffneten wieder Kisten und ordneten den neuen Proviant. Nachmittags gab's einen netten Spaziergang. Wir kletterten den Berg direkt hinter unserer Villa hinauf, den wir »Bertane« taufte, und von wo wir einen prächtigen Blick auf das offene Meer hatten. Gleichzeitig sahen wir c[i]rc[a] ¼ Std. ein isl[ändisches] Gehöft und weiter entfernt noch einige Häuser mehr. Es bot sich uns ein interessantes, eigenartiges Bild. In der Nähe fanden wir große Flächen mit großen und kleinen, abgerundeten Steinen belegt, so glatt als ob sie von Menschenhand zurecht gelegt wären<sup>43</sup>, dann abwechselnd Gras oder Moorflächen mit kleinen, reizenden roten Blumen, dazwischen große und kleine Felsblöcke hervorragen, einzelne Steine so verschiedenfarbig von Moor bewachsen, als wenn ein Künstler Mosaikplatten hätte legen wollen. Nun näherten wir uns dem Gehöft, bemerkten aber bald, daß die Bewohner sich scheu zurückzogen und hinter sich die Tür schlossen. So leicht ließen wir uns nicht abschrecken, schenkten den Kindern unsere mitgebrachten Apfelsinen und gewannen dadurch etwas ihr Vertrauen. So ganz allmählich tauten die Leute auf, als sie merkten, daß wir sehr freundlich mit ihnen waren und für uns Milch kaufen wollten. Ihre Furcht und Abneigung hatte aber auch seinen guten Grund, hatte



Abb. 17 Die Villa auf der Walfangstation. Bertha Stapels Album, Bild 3. (WRG)



Abb. 18 Anne Grohmann und Bertha Stapel auf der Veranda der Villa. Album, Bild 1. (WRG)



Abb. 19 Julius Tadsen, Heinrich Grohmann, Anne Grohmann, unidentifizierte Frau (die 55-jährige Guðni?) und Bertha Stapel auf der Veranda der Villa. Album, Bild 4. (WRG)

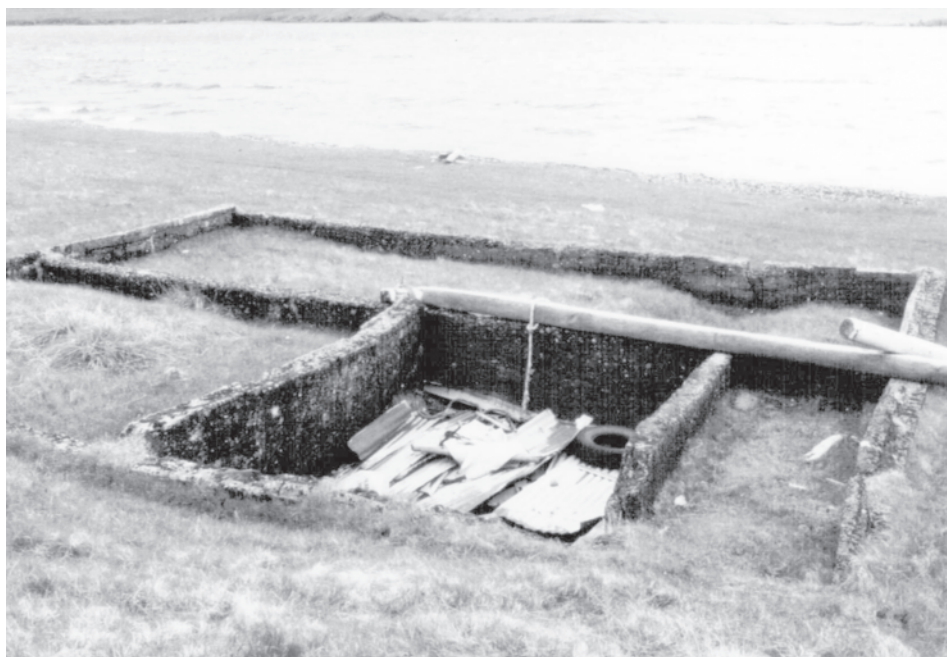


Abb. 20 Grundmauern der Villa am 26. Juni 1998. (Foto: Klaus Barthelmess)





Abb. 21 Bei dieser Familie im Faskrudsfjord, so die Bildunterschrift auf dieser Postkarte von »Les Œuvres de Mer« (Ausschnitt) in Stapels Album, handelt es sich laut Smári Geirsson, Neskaupstaður, um Magnus Þorsteinson, seine Frau Málfríður Björnsdóttir sowie ihre Söhne Þóroddur Magnússon (\*1895, links) und Björn Magnússon (\*1892). Das Foto ist vor dem alten Gehöft Víkurgerði aufgenommen, auf dem Magnus 1905 seit acht Jahren Bauer war. Seine beiden ältesten Jungen arbeiteten gelegentlich auf der deutschen Walfangstation. (WRG)

*doch unser Vorgänger sie stets bedroht, wenn sie in seine Nähe kamen. Zum Schluss trug der Ehemann »Magnus«<sup>44</sup> mit Namen uns selbst die Eier und Milch nach Haus, zeigte uns gleich einen näheren, weniger beschwerlichen Weg. Die Unterhaltung ging nur mühsam von statten, isländisch ist gar nicht zu verstehen, und sein Dänisch war recht mangelhaft; doch schieden wir im besten Einvernehmen von einander. Von nun an brachte Familie Magnus uns täglich frische Milch und Eier. Ihre beiden ältesten Knaben arbeiteten zeitweise auf unserer Station, wo sie durch den Verkehr mit unseren Leuten ganz gut Dänisch lernten und nun den Dolmetscher machen konnten zwischen ihren Eltern und uns (Abb. 21). Um die richtige isländische Zeit zu haben, hätten wir unsere Uhr zwei Stunden zurückstellen müssen, da aber unser Vormann Abrahamson [Edward Abrahamsen] behauptete, nach dem Stand der Sonne sei es schon mehr, so teilten wir uns die Differenz. Weil nun die Nächte nicht dunkel sind, sondern tageshell, da vergißt man leicht das frühe zu Bett gehen, auch schliefen wir in der ersten Zeit nicht so gut, doch das ist wohl zum Teil den ziemlich harten Betten zuzuschreiben, an die man sich erst gewöhnen muß.*

*Am [Dienstag, den] 16. Mai wurde der 1. große Wal auf den Flenscheplatz [Flensplatz] geholt. Es war ein Blauwal von reichlich 20 Meter (Abb. 22–23). Gleichmäßig langsam arbeitete die Maschine, sowie das Riesentier oben war, machten sich die Arbeiter mit ihren großen Speckmessern an langen, schweren Stielen sofort daran, die äußere circa 10 ctm starke Speckschicht abzulösen. Dieselbe wird dann in Streifen von 1 Fuß Breite geschnitten und vom Flenscheplan*





Abb. 22 Schätzungsweise 17 m langer Blauwal auf dem Flensplan. Im Vordergrund die schon stark verschmutzte, recht steile Aufschleppe. Hinter den Frauen Blöcke von Barten im Gaumenverband, davor Unterkieferäste von Bartenwalen. Ganz rechts Ölfässer. Album, Bild 13. (WRG)

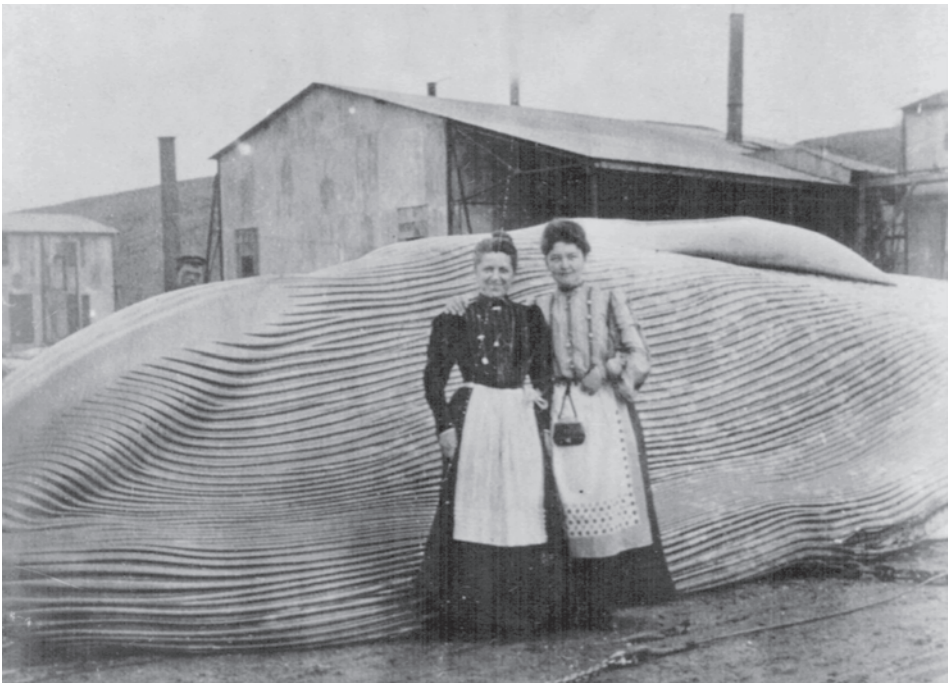


Abb. 23 Bertha Stapel und Anne Grohmann vor der Kehlurchenpartie desselben Blauwals auf dem Flensplan. Album, Bild 12. (WRG)

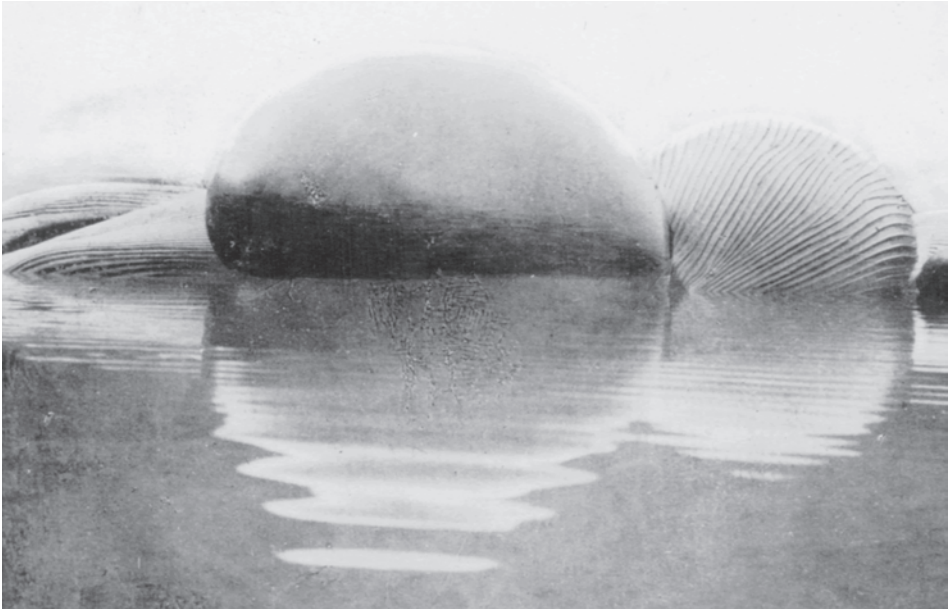


Abb. 24 Wal-Verarbeitung 1: Treibende Furchenwalkadaver an der Festmacherboje einer isländischen Walfangstation, in der Mitte eine ballonartig aufgeblähte Blauwalzunge. Irritierenderweise stammt dieses Foto nicht von der Germania-Walfangstation, und es entstand vor ihrer Gründung. Es wurde möglicherweise von Carl Paul aufgenommen, denn es erschien bereits im Juni 1902 in seinem Aufsatz »Über Fischerei und Walfang bei Island« in den »Berichten des Fischerei-Vereins für die Provinz Ostpreußen«, S. 20. Dies ist ein Beleg dafür, dass Fotos verschiedener Urheber und Entstehungszeiten Eingang in Bertha Stapels Album fanden. Die Grohmanns fanden diesen Abzug möglicherweise in der Villa vor. Album, Bild 6. (WRG)

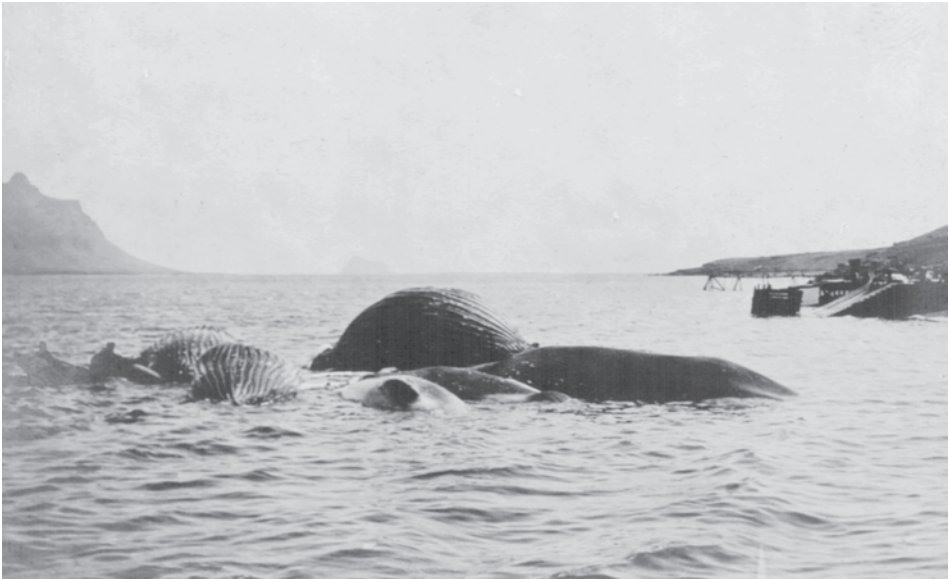


Abb. 25 Wal-Verarbeitung 2: Die Barkasse (links) nimmt einen Wal an der Festmacherboje auf, um ihn zur Station zu schleppen. Album, Bild 5. (WRG; dieses Foto auch in Risting & Paulsen 1938, Abb. 29)



Abb. 26 Wal-Verarbeitung 3: Ein großer Finnwal wird aufgeschleppt. Der bärtige Mann im Vordergrund ist vielleicht Vormann Edward Abrahamsen. Album, Bild 10. (WRG; auch in Risting & Paulsen 1938, Abb. 30)

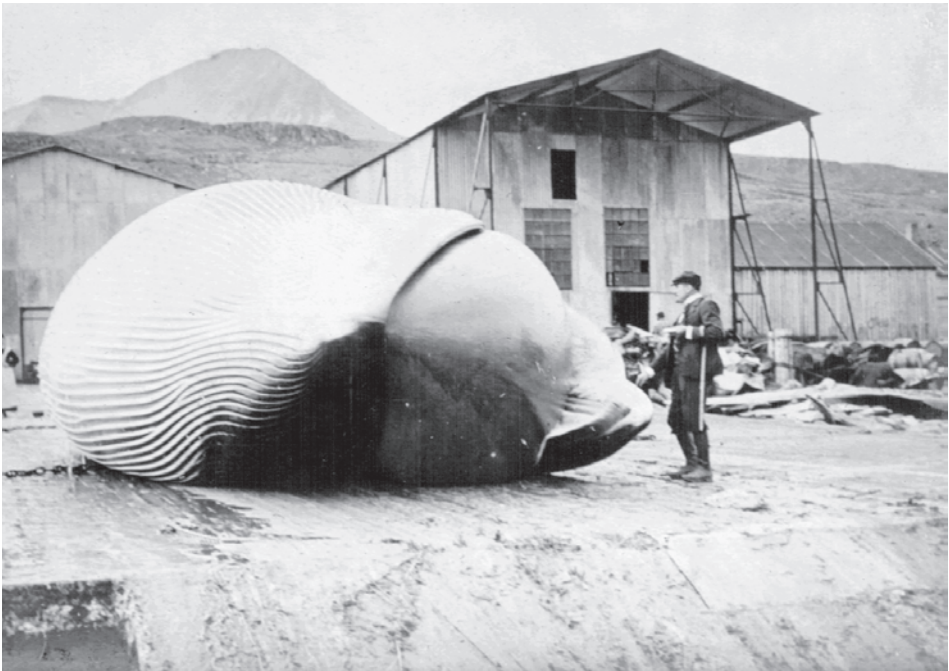


Abb. 27 Wal-Verarbeitung 4: Wohl derselbe große Finnwal auf dem Flensplan. Zunge und Kehlfurchenpartie sind von Zersetzungsgasen stark aufgebläht. Album, Bild 9. (WRG; auch in Risting & Paulsen 1938, Abb. 31)



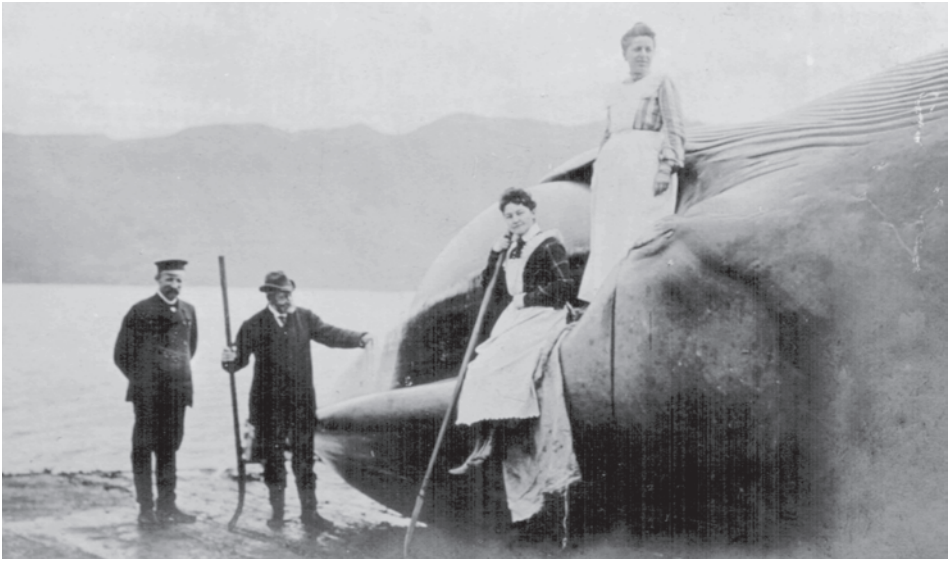


Abb. 28 Wal-Verarbeitung 5: Anne Grohmann und Bertha Stapel (stehend) posieren auf dem Oberkiefer eines Finnwals. Heinrich Grohmann (mit Flensmesser) betastet die Barten. Links Julius Tadsen. Album, Bild 11. (WRG)

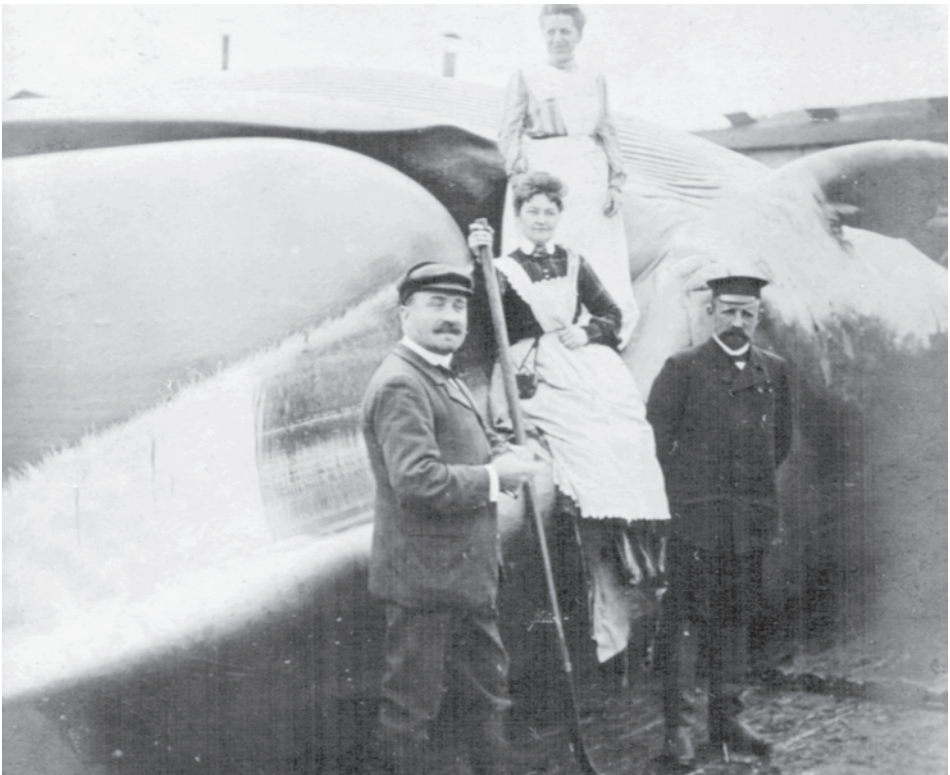


Abb. 29 Wal-Verarbeitung 6: Derselbe Finnwal. Unbekannter Mann, Anne Grohmann, Bertha Stapel, Julius Tadsen. Album, Bild 16. (WRG)



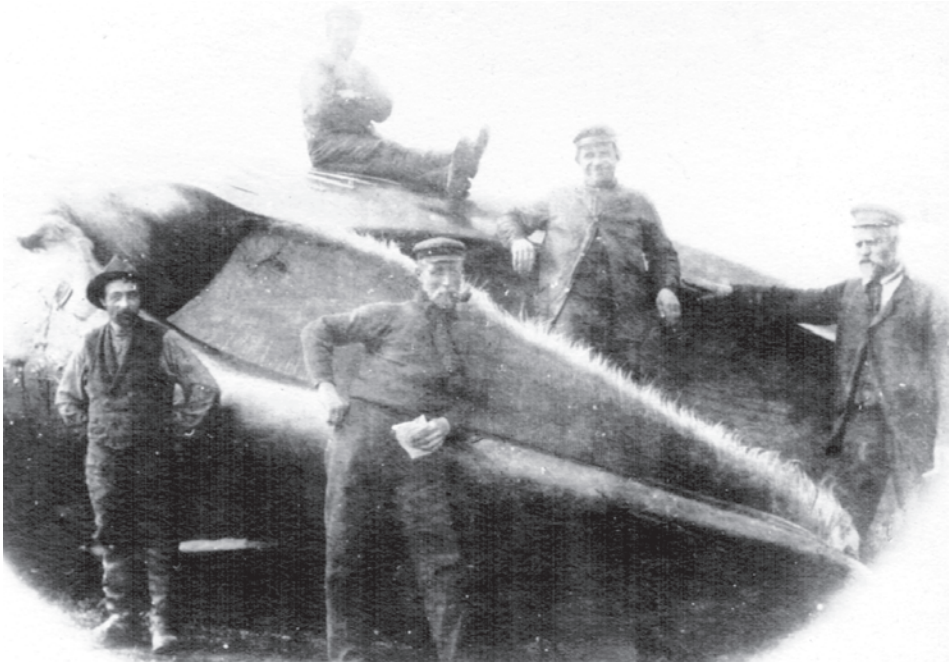


Abb. 30 Wal-Verarbeitung 7: Zerlegemannschaft, am Maul eines Finnwals posierend. Rechts oder vorne ggf. derselbe Mann wie in Abb. 26? Album, Bild 18. (WRG)

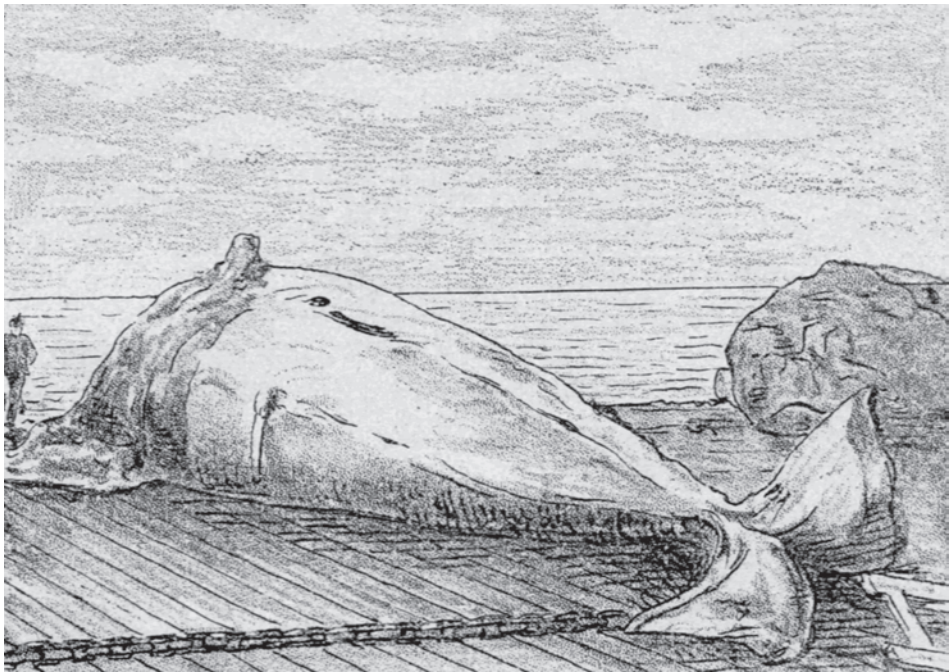
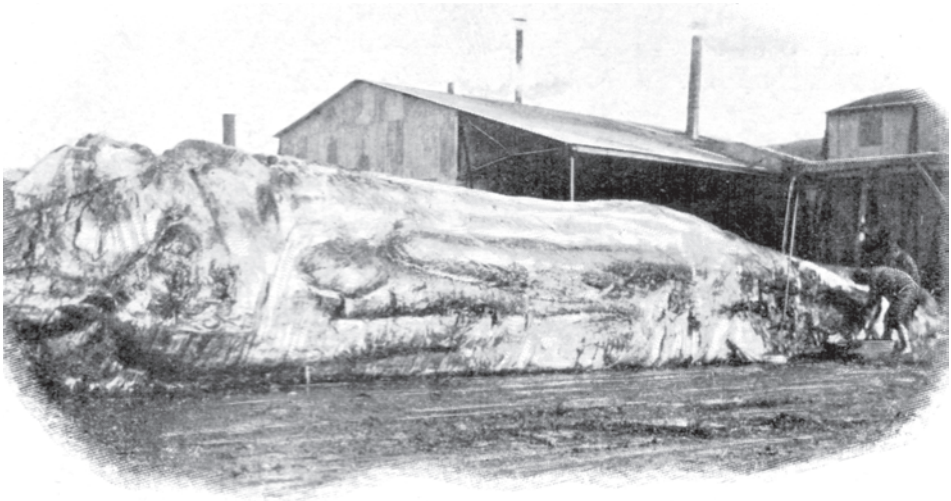


Abb. 31 Wal-Verarbeitung 8: Die Zerlegung eines Furchenwalbullen auf der Germania-Walfangstation beginnt. Zinkotypie nach einer Skizze von Jacques Jaeger, gefertigt 1903. (Aus: Jaeger 1905, S. 167)



Dépeçage d'une baleine à Faskrudsfjord (Islande)

Abb. 32 Wal-Verarbeitung 9: Die Speckschicht eines Furchenwals ist abgeflent. Postkarte von »Les Œuvres de Mer« (Ausschnitt) in Stapels Album. (WRG)



Abb. 33 Wal-Verarbeitung 10: Der Kopf ist abgetrennt, das Rückenfleisch aus dem Kadaver gelöst. Die Wellblechverkleidung der Fabrikgebäude ist gut erkennbar. Rechts französische Marinesoldaten in weißen Matrosenanzügen. Album, Bild 14. (WRG)





Abb. 34 Wal-Verarbeitung 11: Der Brustkorb des Wals. Rechts französische Marinesoldaten. Album, Bild 15. (WRG)



Abb. 35 Wal-Verarbeitung 12: Herausgelöste Blauwalbarten nahe der Pier. Album, Bild 7. (WRG)





Abb. 36 Wal-Verarbeitung 13: Der entfleischte Schädel eines Furchenwals. Album, Bild 17. (WRG)

[Flensplan] direkt durch das Speckloch in einen großen Trichter hineingestoßen. Dieser führt ins Speckhaus, wo große rotierende Messer die Stücke zerkleinern, welche dann durch ohne Ende zusammen hängende eiserne Behälter, genau wie bei einer Baggermaschine nach oben in die vier verschiedenen Kessel geleitet werden.<sup>45</sup> Dies wird der beste Tran Nr. I (Abb. 24–36).

Der Mechaniker Ni[c]klaus<sup>46</sup> hatte mit unserer Barkasse eine Probefahrt gemacht und da dieselbe gut ausgefallen war und wir gern verschiedene Gegenstände für den Haushalt kaufen wollten, so fuhren wir nachmittags mit unserem Mädchen Gudrun in die Kjöbstadt (Abb. 37).



Abb. 37 Buðir. Postkarte von »Les Œuvres de Mer« (Ausschnitt) in Stapels Album. (WRG)



Abb. 38 Þórarinn Tulínus, am Denkmal des französischen Konsuls Carl Tulínus in Buðir posierend. Postkarte von »Les Œuvres de Mer« (Ausschnitt) in Stapels Album. (WRG)

Das Wetter war herrlich und doch gebrauchten wir über eine Stunde um hinzukommen, während die Tour in nicht viel mehr als  $\frac{1}{2}$  Std. gemacht werden kann. An der Brücke wurden wir von Herrn Davidson<sup>47</sup>, den Faktor [von] Tulinius<sup>48</sup>, begrüßt und kauften wir bei ihm das Notwendigste (Abb. 38–39). Über jede Kleinigkeit freuten wir uns, Anne besonders zu ein paar Tischdecken, ich mehr zu einem kleinen Teekessel. In der Post kauften wir viele Marken von jeder Sorte, um mit nächster Gelegenheit die Sammel lust einiger Freunde befriedigen zu können. Den Verkauf der Ansichtskarten hatte der Dr. [Georgsson<sup>49</sup>], dem wir nun gleich einen Besuch abstatteten (Abb. 40). Wir wurden von ihm sehr liebenswürdig empfangen, sofort mit Schaumwein und Kuchen bewirtet, auch gab er uns alle seine Karten mit, um davon an unsrer Mannschaften verkaufen zu können. In dieser kleinen Stadt Budir<sup>50</sup>, 270 Einwohner, befindet sich ein fr[an]z[ösisches] Hospital unter Dr. Georgsons [Georgssons] Leitung (Abb. 41), und zwar ist erst jetzt ein neues größeres Gebäude errichtet, wozu die Einrichtung mit einem französischen Kreuzer erwartet wird (Abb. 42). Im Hafen lagen mehrere franz[ösische] Fischer, die hier ihre Fische reinigen und sich mit frischem Wasser versorgen (Abb. 43). Den fr[an]z[ösischen] Pastor aufzusuchen fehlte es uns an Zeit, es war inzwischen 7 Uhr geworden und stiegen wir mit unseren Einkäufen in die Barkasse. Nun die entsetzliche Rückfahrt. Nur mühsam kamen wir von der Brücke frei und als wir eine kleine Strecke fort waren, stand die Maschine still. Unserem Nicklaus gelang es freilich, sie ein paarmal noch in Gang zu bringen, aber immer nur auf kurze Zeit. Sturm und Wind waren uns entgegen und so trieben wir dann hilflos in der Mitte des Fjords. Zum Glück hatte man von der kl[ainen] Stadt aus unsere hilflose Lage bemerkt und atmeten wir erleichtert auf, als wir von dort aus eine Barkasse sahen, die mit voller Kraft auf uns zusteuerte. Wir hatten uns schon recht geängstigt, außerdem schwankte das Schiff sehr, weil es nicht steuerte, wodurch sich bei Anne wieder Anzeichen der



Abb. 39 Þórarinn Erlendur Tulíníus (1860–1932), Großkaufmann und Reeder in Buðir. (Archiv Guðmundur Sveinsson, Neskaupstaður, Norðfjörður)

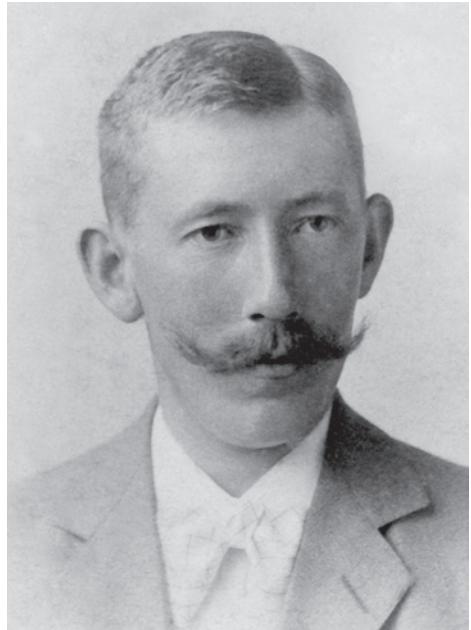


Abb. 40 Dr. Georg Georgsson (1872–1940), der Arzt des französischen Hospitals in Buðir, ab 1900 des alten und ab 1905 des neuen. (Archiv Guðmundur Sveinsson, Neskaupstaður, Norðfjörður)



Abb. 41 Die 1897 erbaute Krankenstation des französischen Missionswerkes »Les Œuvres de Mer« hatte sechs Betten und wurde unter der Fischereisaison – etwa Mai bis August – von zwei Schwestern des St. Josephsordens und einem gelegentlich visitierenden französischen Marinearzt betreut. In Buðir taten ferner ein oder zwei französische, katholische Priester allsommerlich Dienst, die später eine Kapelle westlich an die Krankenstation anbauten. Nach dem Bau des neuen Krankenhauses 1904 wurde das Ensemble die *maison de famille* des Missionswerkes, also wohl ein Seemannsheim. Davor das Denkmal des französischen Konsuls Carl Tulíníus. Postkarte von »Les Œuvres de Mer«, ca. 1905–1910. Diese Karte findet sich nicht in Bertha Stapels Album. (WRG)





Abb. 42 Das neue französische Hospital in Buðir, anscheinend noch im Bau, also wohl 1904. Postkarte von »Les Œuvres de Mer« (Ausschnitt) in Stapels Album. (WRG)

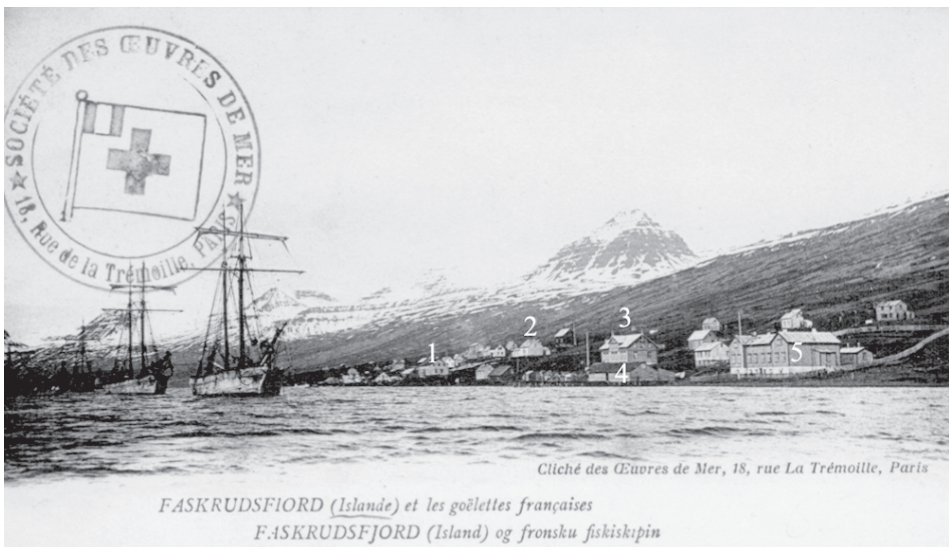


Abb. 43 Französische Fischereischoner vor Buðir, vermutlich um 1910. Postkarte von »Les Œuvres de Mer« mit digitalen Markierungen von Guðmundur Sveinsson, Neskaupstaður, Norðfjörður. (1) Das Handelshaus von Tulinius; (2) die alte, 1897 erbaute Krankenstation für französische Fischer mit der nach 1905 angebauten Kapelle; (3) das Haus des Arztes (heute Rathaus); (4) Wathnes Fischfabrik, die sein Wohnhaus dahinter verdeckt; (5) das neue, 1904 erbaute Krankenhaus. Diese Karte findet sich nicht in Bertha Stapels Album. (WRG)

Seekrankheit einstellten. Als die Barkasse ganz nah war, reichte uns ein junger Mann höflich grüßend ein Schlepptau und nun ging es lustig heimwärts. Nach 10 Uhr erreichten wir unsere Station, ganz verklamt, müde und hungrig. Der junge Mann wartete nicht unseren Dank ab, den wir ihm sehr schuldeten, denn es wäre uns wahrlich nicht angenehm gewesen, vielleicht die ganze Nacht auf dem Wasser umhertreiben zu müssen. Kaum waren wir gelandet, als er wieder höflich grüßte und mit seinem Fahrzeug verschwand. Späterhin erfuhren wir, daß er der Sohn von dem norwegischen Faktoreibesitzer Stangeland<sup>51</sup> gewesen ist. Die unbehagliche Fahrt hatte mich in eine so ungemütliche Stimmung gebracht, so daß ich noch vor dem zu Bett gehen erklärte: In das alte Dings kriegen mich keine 10 Pferde hinein.

Mittwoch, d. 17. Mai

Die Arbeiten auf der Station nehmen jetzt ihren regelmäßigen Verlauf, morgens 6 Uhr wird angefangen, von 8½–9 Uhr ist das II. Frühstück, von 12–1 Uhr Mittagspause, von 3–3½ Uhr Kaffee und dann wird wieder bis 7 Uhr gearbeitet.<sup>52</sup> Die Leute sind bescheiden, höflich und willig, nur bedeutend langsamer bei der Arbeit als unsere deutschen Arbeiter. Auch die Arbeiten in der Villa haben wir uns nun gut eingeteilt. Anne übernimmt die 1. Etage und ich das Parterre. Wir führen jetzt ein regelmäßiges Leben. Um 7½ Uhr ist 1. Frühstück. Wenn ich aus dem Schlafstufenfenster blickte, sah ich oft Onkel Heinrich auf der Brücke stehen, von welcher er sich kleine Fische angelte. Diese Sache nahm zuweilen nur einige Minuten in Anspruch, denn der Fischreichtum ist sehr groß und beißen die Tiere bei ruhigem Wasser leicht an. Im Töten und Zurechtmachen besaß unsere Gudrun eine rechte Gewandtheit, die auch erklärlich, bestehen doch die Mahlzeiten der Isländer fast nur aus gekochten Fischen und höchstens etwas Lammfleisch. Wenn ich dann die Fische recht schön gebraten O[nkel] H[einrich] als ersten Morgenimbiß reichte, freute ich mich, wie schön sie ihm schmeckten. Anne und ich zogen jede andere Fleischspeise oder gekochte Eier den Fischgerichten vor. Um 12 Uhr war Mittag, danach kam, wie ich oft zu sagen pflegte, der schönste Augenblick des Tages, nämlich: ein schönes Mittagsschläfchen. Die Tasse Kaffee um 3 Uhr war uns allen eine rechte Erfrischung, und danach kam unsere gemeinsame Kontorarbeit. Leider muß ich es gestehen, ein paarmal hat sie mich Tränen gekostet, wie war alles so fremd und ungewohnt, und ich in allen Kontorarbeiten so ungewandt. Hätte O.H. [Onkel Heinrich] mir nicht immer wieder mit großer Geduld und

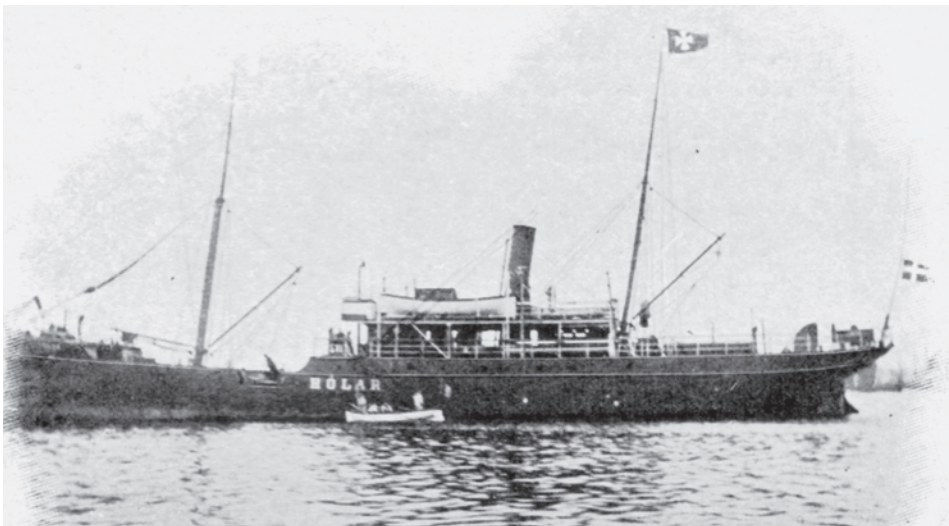


Abb. 44 Der Frachter HÓLAR. Postkarte von »Les Œuvres de Mer« (Ausschnitt) in Stapels Album. (WRG)



Abb. 45 Alfihild Paul (vierte von rechts) mit ihren drei Kindern auf der Überfahrt nach Island an Bord der VESTA, 1903. Das Mädchen auf dem Schoß der Frau rechts ist die einjährige Ragnhild Paul, aus deren zurückgelassenem Kinderbettchen Heinrich Grohmann 1905 einen Küchentritt baute. (Familienarchiv Christoph C. Paul, Berlin)

*unendlicher Nachsicht meine Arbeiten nachgesehen, ich glaube, ich hätte die Lust dazu sonst verloren. Wozu sind denn die Fehler da, wenn sie nicht gemacht werden, diese Worte sagte O.H. mir oft zum Trost. Mit großer Freude begrüßte ich deßhalb oft den Glockenschlag 6, war dies doch die Zeit, wo wir unseren täglichen Spaziergang machten. Wir dehnten denselben gewöhnlich bis 8 Uhr aus und beschäftigten uns, nachdem wir unser Abendessen verzehrt hatten, mit Handarbeiten und Lesen.*

#### Sonntag, d. 21. Mai

*Anne und ich beeilten uns sehr mit der Hausarbeit, um recht früh mit dem Briefschreiben beginnen zu können. Gerade als wir uns zu Tisch setzen wollen, fährt »Holar«<sup>53</sup> vorbei, nachdem er zwei Herren bei uns ausgebootet hatte (Abb. 44). Es waren Dr. Georgson [Georgsson] und der Faktor Davidson, die uns einen Gegenbesuch machen wollten. Unsere Einladung zum Mittagessen nahmen sie sofort an, schleunigst wurde noch eine Dose Nierenragout und Stangenspargel geöffnet und hatten wir ein recht nettes, gemütliches Mittagessen. Der Nachtsch bestand aus californ[ischen] Früchten, Butter, Käse u[nd] Apfelsinen. Kaffee mit Bisquits gab es im Wohnzimmer. Die Herren blieben den Nachmittag und entdeckte ich ganz zufällig, daß der Dr. gar nicht schlecht Deutsch sprach, was mich sehr anheimelte. Diesmal ging die Rückfahrt per Barkasse besser.*

#### Donnerstag, d. 25. Mai

*Frühmorgens entdecken Anne und ich, dass uns ein kleiner Küchentritt fehlt, den wir zum Wäsche aufhängen brauchen wollen. O.H. [Onkel Heinrich] weiß natürlich gleich Rat, da zimmern zu seinen Lieblingsbeschäftigungen gehört. So ist es ihm ein kleines, uns einen netten Tritt aus einer vorgefundenen Kinderbettstelle<sup>54</sup> zu verfertigen. Aus dem Rest des Holzes arbeitet O.H. uns Jedem eine kleine Fußbank, die uns sehr zu Statten kam (Abb. 45).*





Abb. 46 Festlich gekleidete Männer mit Islandpferd. Album, Bild 20. (WRG)

Gegen 8 Uhr kam »Mjólnir«, Capt. Endersen ging nahe der Brücke zu Anker. Er versprach uns das nächste Mal frisches Gemüse und speziell neue Kartoffel mitzubringen. Wir waren so froh, einmal alle die alten, bekannten Gesichter wiederzusehen.

#### Freitag, d. 26. Mai

Nachmittags bald nach dem Kaffee sahen wir eine Gesellschaft Herren und Damen den Berg herunter auf unsere Villa zureiten und absteigen. Es waren Isländer aus dem Fask[rudsfjord], die zu einer Hochzeit nach dem Stodvarfjord ritten (Abb. 46).<sup>55</sup> Sie wollten gern die Station besuchen und etwas ruhen, da sie noch 4 Std. zu ihrem Ziel reiten mußten. Wir setzten ihnen Kaffee und Kuchen vor, die Unterhaltung schleppte sich nur langsam hin, da wir uns gegenseitig schwer verstanden. Um 6 Uhr verabschiedeten sie sich und hörte das Handgeben gar nicht auf, schließlich ging es unter fortwährendem Tücherschwenken und Grüßen im Galopp den Berg hinauf und bald waren sie unseren Blicken entschwunden. Für uns war es eine kleine Abwechslung.

#### Sonabend, d. 27. Mai

Nach Tisch hatten wir uns eben ein wenig hingelegt, als wir großen Lärm von Menschenstimmen hörten, dort für uns ein seltenes Ereigniß. Es waren französische Matrosen, bald war unser Croquetplatz<sup>56</sup> neben der Villa mit ihnen angefüllt, dann kam ein 2. Boot mit Unteroffizieren und schließlich ein 3. mit dem Kommandanten, Offizieren und Dr. Georgson. Onkel H[einrich] konnte noch eben seinen Rock wechseln, als sich auch schon der Dr. mit dem Kommandanten u[nd] Pastor meldeten und um die Erlaubniß baten, die Anlagen mit den Mannschaften besichtigen zu dürfen. O.H. lud sämtliche Offiziere zum Kaffee, führte sie dann erst durch die ganze Anlage und gab ihnen die Erklärungen auf französisch. Wir hatten inzwischen den Kaffeetisch gedeckt, es wurde vorgestellt und bald saßen wir mit 14 Herren gemütlich um den Tisch. Unsere Hamburger Zwieback mit Butter schmeckten ihnen sehr gut, die Unterhaltung war sehr

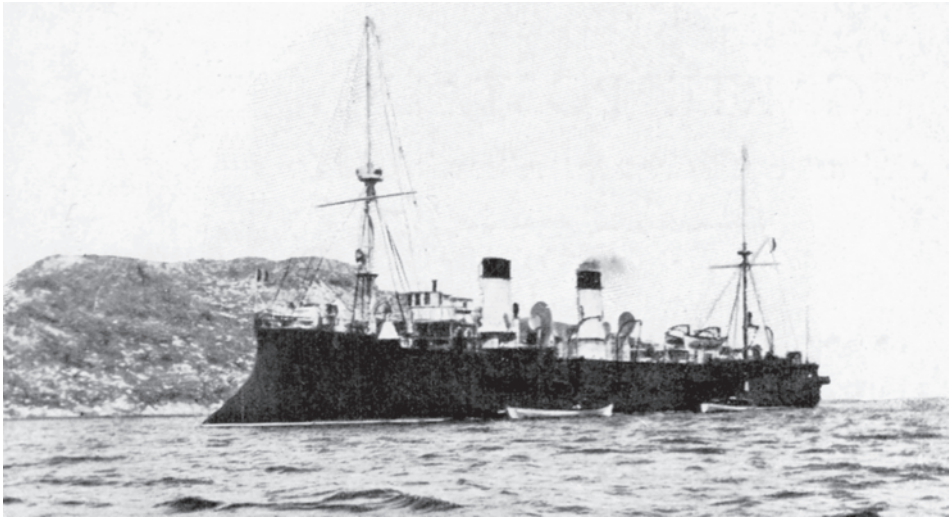


Abb. 47 Der französische, zum Fischereischutz eingesetzte Kreuzer LAVOISIER. Postkarte von »Les Œuvres de Mer« (Ausschnitt) in Stapels Album. (WRG)

lebhafte. Anne zeigte ihnen unsere fr[an]zö[sischen] Lehrbücher, sie versprachen jetzt fleißig Deutsch zu studieren, um sich bei ihrer Rückkehr deutsch unterhalten zu können. Nachdem sie sich reichlich mit Cigarren versehen hatten, sprach der Kommandant seinen Dank aus und lud uns zur Besichtigung seines Kreuzers »Lavoisier« ein (Abb. 47).<sup>57</sup> Leider war das Wetter inzwischen sehr schlecht geworden, es regnete in Strömen, als die drei Boote von der Brücke abfuhrten, was bei klarem Wetter ein hübscher Anblick gewesen wäre.

#### Sonntag, d. 28. Mai

Gegen Mittag wurde das Wetter etwas besser. Nachmittags kam Capt. Hansen mit seinem 3/mast Schooner »Valkyrien«<sup>58</sup> mit Kohlen zu uns. Um 4 Uhr kamen die Isländer aus dem Stodvarfjord von d. Hochzeit zurück, es waren neun Personen. Sie wollten nicht eintreten, sondern nur »Tak for sidst«<sup>59</sup> sagen. – Gleich darauf kommt unser 2. Nachbar Sigbjörn Vik<sup>60</sup> mit einem kleinen fetten Schimmel, dem die Haare nur so davonfliegen wenn man ihn klopft oder streichelt. Er fragt, ob Gudrun seine Frau, mit der sie befreundet ist, nicht besuchen dürfe. Ich lasse mir natürlich die Gelegenheit, einen Reitversuch zu machen, nicht entgehen. Zur Domzeit im Hippodrom<sup>61</sup> hatte ich schon ein paarmal geritten u[nd] es war nicht schlecht gewesen. Doch dieser kleine isl[ändische] Schimmel wollte nicht von der Stelle. Mein Streicheln und Loben, auch selbst mein Schelten vermochte nicht, das Tier auch nur einen Schritt von der Stelle zu bringen. Da trat unsere Gudrun zum Ritt gerüstet aus der Tür, ich überließ ihr recht geknickt den Sattelplatz, sie schwang sich drauf und ritt im Nu glückstrahlend wie eine Königstochter mit dem Schimmel davon. Wir anderen gehen zu Fuß hinterher. Die Luft ist herrlich erfrischend, nur ab und zu kommen kl[eine] Nebelstreifen u[nd] am Himmel steht ein schöner Regenbogen. Wir folgen dem Reitweg, Gudrun ist längst unseren Blicken entschwunden. Schließlich kommen wir an einen breiten tiefen Elv<sup>62</sup>, welcher rauschend in kl[einen] Wasserfällen dem Fjord zufließt. Wir sind schon gezwungen, hier Halt zu machen und auf den Besuch bei Vik zu verzichten, denn wir finden nirgends einen Übergang, soviel wir auch suchen. Es ist aber herrlich hier, in den schattigen Winkeln liegt noch etwas Schnee, während es an den sonnigen Stellen schon zu sprießen und blühen beginnt. Wir sammeln hier die verschiedenen Moosarten und nehmen da kleine Blümchen mit der Wurzel aus der Erde, kneten sie in Onkel

Abb. 48 Bertha Stapel, Julius Tadsen, Anne Grohmann und Heinrich Grohmann in ihrem Garten hinter der Walfangstation. Album, Bild 19. (WRG)



Abb. 49 Fangdampfer GERMANIA an der Pier vor dem Flensplan. Der Schiffsrumpf ist dunkel gestrichen. An der Harpunenkanone vermutlich Walschießer Jörgensen. Album, Bild 2. (WRG)



H[einrich]'s Taschentuch und pflanzen sie nach unserer Rückkehr in einen großen Kasten zwischen bunten Steinen, als ein Stückchen isl[ändischer] Gebirgskultur, als Schmuck für unseren Garten, der sonst noch sehr öde aussieht (Abb. 48). Bald nach uns erscheint Gudrun wieder, hoch zu Roß mit Viks Sohn als Groom<sup>63</sup>, sie hat rote Backen und ist sehr vergnügt und befriedigt heimgekehrt. Nach dem Abendessen liest Onkel Heinrich uns »Lebrecht Hühnchen«<sup>64</sup> vor, während wir handarbeiten, es war ein schöner Sonntag.

#### Montag, d. 29. Mai

Das Wetter immer veränderlich, bald Sonnenschein, bald wieder Regen und zwar wechselt es am Tage zuweilen 8x. Wir sehen fleißig nach den Walbooten aus. Nachmittags machen wir einen kleinen Weg bis Bertane<sup>65</sup>, die See scheint für kurze Zeit ruhiger zu sein, wir gehen nach dem Strande hinunter und den Strandweg zurück, zuweilen über zerrissene Felspartien kletternd, die sehr interessand sind aber Vorsicht erfordern. Hier entdecken wir auch die eigentümlichen, krystallartigen Steinbildungen, welche wie gefrorener Schnee glitzern und möglicher-



weise so versteinert sind. Fast alle Steine sind am Strande rund abgeschliffen, mit bunten, bernsteinähnlichen Stücken vermischt. Ganz zum Schluß, eben vor Mitternacht, kommt noch »Germania« mit einem schönen Wal (Abb. 49).

[Donnerstag, d.] Juni 1.

O[nkel] Heinrich fährt mit unserer Post zur Stadt und bringt den Dr. [Georgsson] mit zurück. Es ist so trübe, daß wir zum erstenmal die Lampe anzünden müssen.

[Freitag, d.] Juni 2.

In der Nacht hat der Sturm und der Regen sehr zugenommen, in unserer Villa hat es überall durchgeregnet, sehr schlimm im Eß- und Schlafzimmer. Zum Mittagessen stellt sich der Dr. bei uns ein, leider war mir das Essen ziemlich mißlungen, es gab Klöße, Pflaumen und Speck. Letzterer war so hart, daß man es kaum genießen konnte. Dann hilft der Dr. uns, Salat, Radies und Karotten zu säen. Späterhin kommt Ingwald<sup>66</sup> zum deutschen Unterricht, an welchem auch Gudrun mit Feuereifer teilnimmt.

Sonntag, d. 4. Juni

Das Wetter ist schön und sonnig, aber kalter Seewind, was jedenfalls mit dem vielen Eis in Verbindung steht, welches nach den Berichten der Kapitäne in großen Feldern nördlich vom Faskrudsfjord lagert. Morgens arbeiten wir erst im Garten, machen dann nachmittags einen weiten Spaziergang zur Schmiedfamilie.<sup>67</sup> Ingwald schließt sich uns an. Interessant ist stets das Überschreiten der Bäche (Elv), die teilweise sehr breite schluchtartige Flußbetten haben, welche im Frühling nach der ersten Schneeschmelze recht tief und reißend sind. Hier führt sogar ein Serpentinweg nach unten und eine Planke ist als Brücke übers Wasser gelegt, die aber sehr schmal und schwankend ist. Von oben glaubt man stets, die Steine liegen so nahe beisammen, daß man bequem hinüberschreiten könne, steht man aber davor, sieht man, dass es ohne naße Füße nicht zu machen ist.



Abb. 50 Axel Valdemar Tulinius (1865–1937), der SysseImann des Bezirks Suður-Múlasysla. (Archiv Guðmundur Sveinsson, Neskaupstaður, Norðfjörður)

Dienstag, d. 6. Juni

Früh 7 Uhr kommt »Island« mit 2 Knöl.<sup>68</sup> Wir haben jetzt 16 Wale, 8 Blau-, 3 Finn-, 5 Knöl.

Mittwoch, d. 7. Juni

Um 2 Uhr kommt unsere Barkasse aus der Stadt zurück und bringt den SysseImann (Abb. 50)<sup>69</sup>, dessen Fuldmoeftig<sup>70</sup>, den Dr. [Georgsson] und Herr Davidson mit. Wir hatten bereits angefangen zu essen, fix aber wurden einige Dosen mehr geöffnet und bald saßen wir mit sieben Personen zu Tisch. Nach dem Kaffee haben wir Croquet gespielt. Die Herren fuhren mit »Germania« nach dem Nordfjord. Dann kommt Capt. Hanssen [vom Schoner VALKYRIEN?] und bleibt den Abend bei uns.

Pfingstsonntag, d. 11. Juni

Es ist ein wunderschönes Wetter, wir arbeiten bis Mittag fleißig im Garten. Unser vor

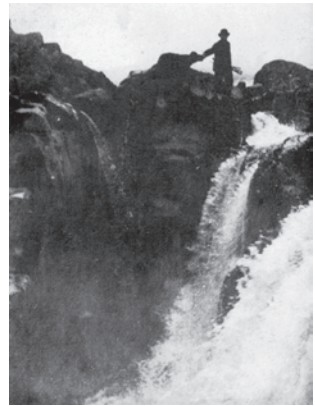


Abb. 51–54 Vier Fotos des Víkurgerðisá. Album, Bilder 21–24. (WRG)

*acht Tagen gesäter Salat läuft schon kräftig auf. Wir legen uns zwei Teppichbeete aus Moos und Steinen an. Nachmittags schließen sich Capt. Hanssen und Ingwald uns an, wir kamen wieder bis an den Elv von Vik<sup>71</sup>, trotzdem jetzt weniger Wasser darin ist, ist es nicht ungefährlich, über die glatten Steine zu springen. Wir gehen flußwärts bis zu einer Schlucht mit Wasserfall, wo wir viele prächtige Frühjahrsblumen finden (Abb. 51–54). Wir aßen gemeinsam zu Abend, pflanzten noch ein bisschen, lasen noch ein Kapitel »Lebrecht Hühnchen«, und waren einig, einen herrlichen Pfingsttag erlebt zu haben.*

Pfingstmontag, d. 12. Juni

*Heute ist nun endlich der Tag, der uns [die] ersten, langersehnten Nachrichten von daheim*

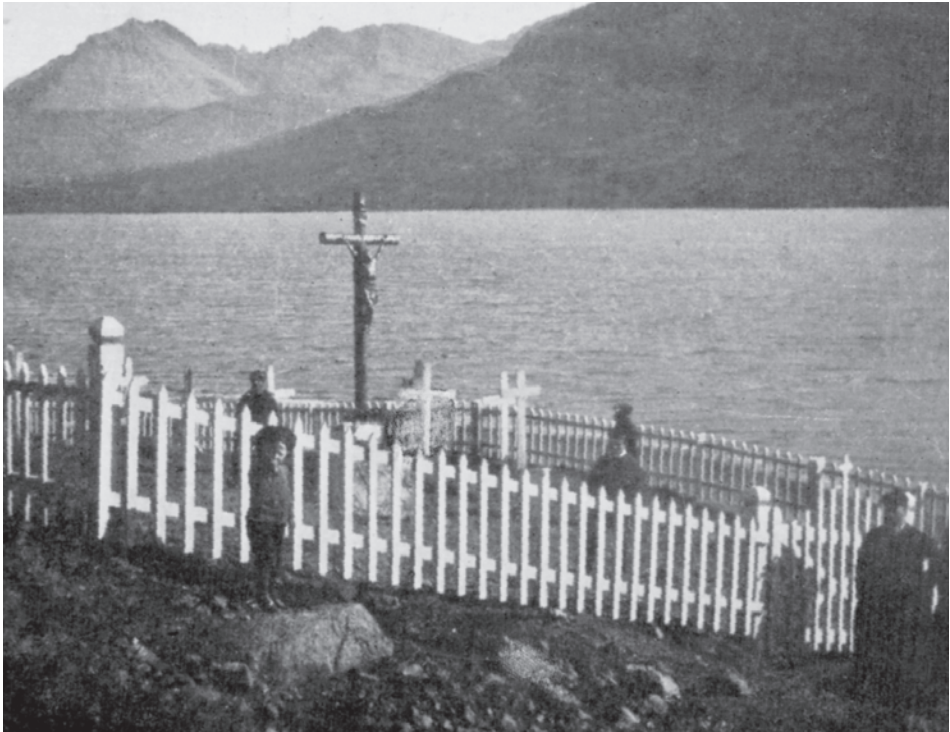


Abb. 55 Der französische Friedhof bei Buřir. Postkarte von »Les Œuvres de Mer« (Ausschnitt) in Stapels Album. (WRG)

bringen soll. Voll banger Erwartung sahen wir ihnen entgegen, denn was kann sich nicht alles während der sechs Wochen ereignet haben! Nachmittags fahren wir mit der Barkasse zur Stadt, haben Strom und Wind entgegen. Wir sehen den französischen Kirchhof (Abb. 55). Der Dr. [Georgsson] bittet uns zum Abendessen, um 19 Uhr fuhrn wir zurück, die Leute haben inzwischen die Barkasse mit frischem Birkengrün geschmückt. Den nächsten Vormittag verbrachten wir mit lesen der in großer Anzahl eingetroffenen Briefe, alles befriedigende Nachrichten.

Mittwoch, d. 14. Juni

Abends kommt »Vesta«<sup>72</sup> und geht an unserer Brücke zu Anker. Im ganzen landeten 16 Personen, die gern die Station sehen wollten, einige stöhnen über den entsetzlichen Geruch, außerdem liegt der ganze Fjord im Nebel und macht dadurch einen traurigen Eindruck.

[Freitag,] d. 16. Juni

Der Dr. kommt in Begleitung von Herrn Wathne<sup>73</sup>, Herrn u. Frau Johnsen, dem fr[an]z[ösischen] Pastor und einem Kaufmann aus dem Stodvarfjord. Nach einer Croquetpartie und einer gemütlichen Kaffeestunde fuhrn sie mit der »Aurora«<sup>74</sup> (Abb. 56) von d[er] Brücke.

[Sonnabend,] d. 17. Juni

O[nkel] Heinrichs Haare mußten geschnitten werden. Da ich früher schon meinen kl[einen] Friedel<sup>75</sup> bearbeitet hatte, hoffte ich, es würde mir nun auch bei O.H. gelingen. Ja, wenn man





Abb. 56 Dampfer AURORA an Kopenhagens Kvæsthustbro. (Foto: Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Helsingør, Billedarkivet, Nr. SR 1902:49. ©The Danish Maritime Museum)

*muß, kann man alles; dazu hatten wir nur eine kleine Stickschere, jedenfalls hat die ganze Sache viel Heiterkeit erregt. Ingwald beginnt unsere Villa zu malen, ganz in grün mit schwarzem Dach.*

Sonntag, d. 18. Juni

*Bis Mittag wird bei herrlichem Wetter fleißig im Garten gearbeitet und gezimmert. Um 3 Uhr kommt »Germania« mit einem Spermacet-Wal.<sup>76</sup> Wir gehen gleich an Bord, um einen Blauwal aus dem Stodvarfjord zu holen. Ingwald und der norwegische Capt. Jacobsen vom Schoner »Krystal«<sup>77</sup>, der den Wal eingebracht hat, fahren mit.<sup>78</sup> Trotz des ruhigen Wetters wird Anne sofort elend und muß sich hinlegen. In reichlich 1 Std. sind wir im Fjord. Hier besuchen wir Carl Gunnesen.<sup>79</sup> Er führt uns seine sieben Kinder vor, darunter eine 11 jährige Tochter, die 104 lb [ligiert; Pfund] wiegt. Der Rückweg ging langsamer, der Schiesser Jörgensen<sup>80</sup> führt uns die Kanone vor, ladet sie und erklärt uns den ganzen Fang, dabei schwimmt der Blauwal wie ein riesengroßer Luftballon an unserer Seite.*

*Um 8 Uhr erreichen wir wieder die Station. Wir gehen früh zu Bett, denn die Seetour hat uns alle drei sehr abgespannt.*

[Montag,] d. 19. Juni

*Das französische Kriegsschiff [LAVOISIER] kommt von der Reise zurück.*

[Dienstag,] d. 20. Juni

*Unser Dr. [Georgsson] kommt mit drei Offizieren in der schönen Barkasse zu uns, die Herren haben ihre Apparate mitgebracht und machen viele Aufnahmen.<sup>81</sup> Der Spermacet und sieben an der Boje<sup>82</sup> treibende Wale eignen sich ja auch besonders dazu (Abb. 57–62). Nachmittags fällt das Barometer sehr, es wird stürmisch, in unheimlicher Weise ziehen sich rings umher tief lagernde Wolken zusammen. Es ist so kalt, daß wir in zwei Zimmern heizen lassen.*

[Mittwoch,] d. 21 Juni

*Der Flenscher [Flenser] Kröger<sup>83</sup> hat sich an der Winde einen Stahldraht in die Hand gestoßen, dieselbe ist stark geschwollen und schmerzt heftig.<sup>84</sup> Da der Mann nie im Leben einen Arzt*

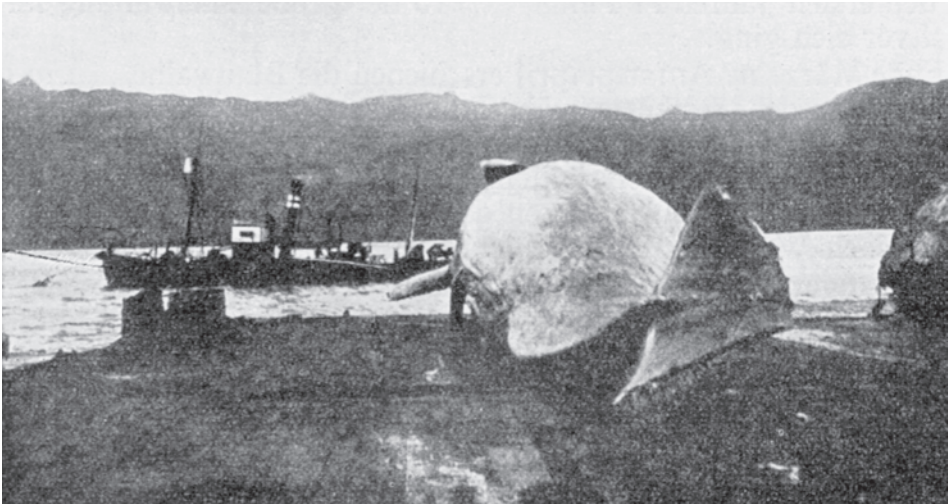


Abb. 57 Der Pottwalballe vom 18. Juni 1905. Im Hintergrund einer der beiden deutschen Fangdampfer, vermutlich die GERMANIA. (Aus: Risting & Paulsen 1938, Abb. 32, bezeichnet *H. Grohmann phot.* und falsch [1904] datiert)

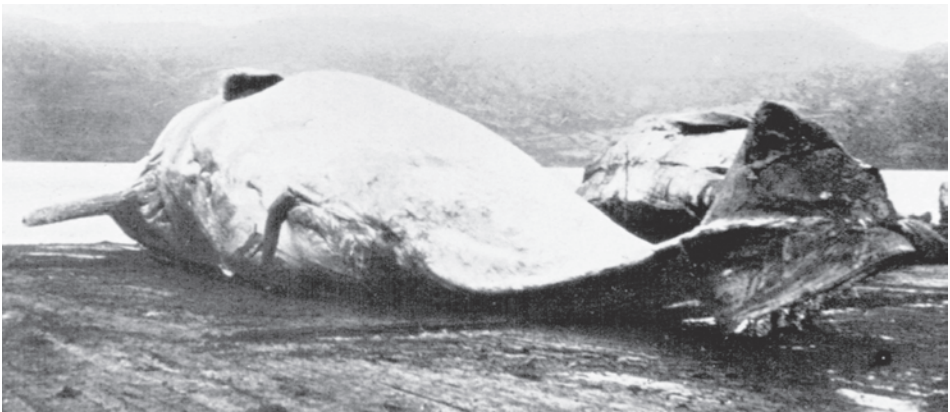


Abb. 58 Der Pottwalballe. (Aus: Risting & Paulsen 1938, Abb. 33)



Abb. 59 Der Pottwalballe, Rückenansicht. (Aus: Risting & Paulsen 1938, Abb. 34)



Abb. 60 Der Pottwalbulle, Oberseite des Kopfes mit dem asymmetrisch platzierten Blasloch. (Aus: Risting & Paulsen 1938, Abb. 35)

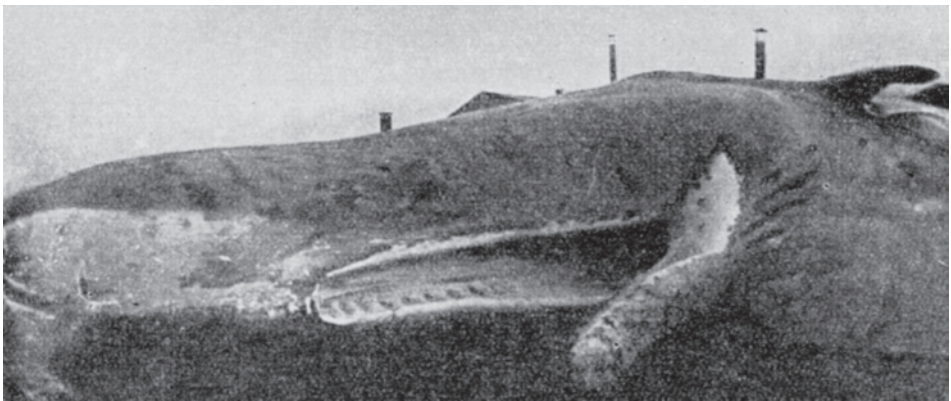


Abb. 61 Der Pottwalbulle, Unterseite des Kopfes mit dem Maul. (Aus: Risting & Paulsen 1938, Abb. 36)



Abb. 62 Der schon weitgehend abgespeckte Kadaver des Pottwalbullen ist gekentert worden. Rechts Heinrich Grohmann. Album, Bild 8. (WRG; dieses Foto auch in Risting & Paulsen 1938, Abb. 37)



consultiert hat, bittet er O.H. [Onkel Heinrich], ihm die Hand zu verbinden, wobei ihm zwei Tränen über die Backen rollen. Der Dr. [Georgsson] ist über Land geritten, kommt per Zufall auf dem Rückweg bei uns vor. Kröger traf grade mit dem Dr. zusammen, der die Hand sofort schneiden will, Kröger weigert sich jedoch. O.H. verbindet ihm die Hand, während der Dr. dabei steht, wenn es schlimmer wird, will er ihn morgen im Hospital aufnehmen.

[Donnerstag,] d. 22. Juni

Früh um 5½ Uhr ist Kröger bei O.H. ganz glücklich, daß er die Finger etwas bewegen kann. Die Hand ist etwas dünner, so daß er des Dr.'s Messer glücklich entgeht. In Folge dieser Sache kommen auch kranke Isländer zu O.H., einer sogar mit schlimmen Augen. O.H.'s Ruhe und Sicherheit flößt allen unbegrenztes Vertrauen ein.

[Freitag,] d. 23. Juni

Nun kommt Kröger jeden Morgen und Abend zum Verbinden, die Hand sieht sehr schlecht aus. Abends kommt der Dr. wieder für ein paar Stunden.

[Sonntag,] d. 24. Juni

»Mjólnir« kommt zurück. Capt. Endersen hat seine Tochter mit, ein niedliches junges Mädchen, unser erster Damenbesuch, einige Isländerinnen abgerechnet.

Sonntag, d. 25. Juni

Nach dem Mittagessen kommt die Barkasse des französischen Kreuzers »Lavoisier« uns abzuholen. Wir ziehen unser Bestes an, und werden an Bord von dem Kommandanten und Offizieren aufs liebenswürdigste empfangen. Zuerst werden wir in die Messe geführt, wo Thee und Kaffee mit Kuchen gereicht wird. Die Offiziere zeigen uns ihre photographischen Aufnahmen von der Reise, Färöer, Reykjavik u[nd] von unserer Station, die großartig schön ausgeführt sind. Anne u[nd] ich erhalten seidene Bänder mit dem Schiffsnamen um den Arm, und bald wird die Unterhaltung lebhaft. Dann gibt es Sekt und danach zeigt der Kommandant uns seine Räume und hinterher das ganze Schiff. Um 7 Uhr fuhrn wir zurück, die Stunden sind uns wie Minuten verschwunden. Drei Offiziere begleiteten uns und sehr bald hatte die prächtige Barkasse unsere Villabrücke erreicht und fuhrn die Herren sofort wieder zurück. Wir aber tauschten den ganzen Abend noch die gehabtten Eindrücke aus.

[Montag,] d. 26. Juni

O.H. [Onkel Heinrich] fährt zur Stadt und bringt uns vom Dr. [Georgsson] Salat und Rabarber mit.

[Dienstag,] d. 27. Juni

»Kong Inges« Capt. namens Schjött<sup>85</sup> und Frau Capt. Jensen essen bei uns zu Mittag. Wir trinken dafür Caffee a/Bord, und sehen wir an der eleganten Einrichtung dieses Schiffes erst, wie kümmerlich wir während der zwölf Tage auf dem »Mjólnir« untergebracht waren.

[Mittwoch,] d. 28. Juni

Es legt sich ein kalter Nebel über den Fjord, der erste seit unserem Hiersein.

[Donnerstag,] d. 29. Juni

Abends einen Weg zum Schmied, der bei Eire [Eyri] wohnt<sup>86</sup>, um frische Eier zu holen. Der Isländer zeigt uns das Innere seines Hauses, die kleinen Zimmer strotzen von Schmutz. Auf

dem Rückweg steigen wir noch ziemlich hoch bergan, so daß wir 3½ Std. unterwegs sind. O.H. fühlt sich angegriffen.

[Freitag,] d. 30. Juni

O.H. wacht mit Kopf- und Halsschmerzen auf. Hat auch Ärger über den Schmied. Wetter trübe und nebelig.

[Sonnabend,] d. 1. Juli

O.H. während der Nacht gefiebert, fühlt sich überhaupt elend.

Sonntag, d. 2. Juli

Das Wetter herrlich, ganz windstill. Wir arbeiten morgens im Garten, der jetzt ungefähr fertig ist. Das Mittagessen schmeckt O.H. nicht. Nach dem Kaffee wollen wir einen Spaziergang machen. Wir sind schon vollständig angezogen, da fühlt O.H. sich so schlecht, dass er sich auf's Sofa legen muß und wir die Spaziertour aufgeben. O.H.'s Befinden wird immer schlechter, es stellt sich auch Brechreiz ein. O.H. steht auf, geht ein paar Schritte, und fällt dann besinnungslos an die Erde. Wir lassen, ohne O.H.'s Wissen, den Arzt holen, da wir uns sehr ängstigen. Die Barkasse ist wieder nicht in Ordnung, es muß ein Boot hinrudern und wird es 1 Uhr, ehe der Dr. [Georgsson] kommt. Derselbe gibt O.H. Opiumtropfen und verläuft der Rest der Nacht verhältnißmäßig gut.

[Montag,] d. 3. Juli

Abgesehen von einer großen Mattigkeit fühlt O.H. sich besser, liegt aber fast den ganzen Tag auf dem Sofa und schläft. Nachmittags kommt der Dr. wieder.

[Donnerstag,] d. 6. Juli

Der Dr. kommt wieder mit Salat und Rabarber für uns. O.H. und er fangen von der Brücke aus Fische. Anne u[nd] ich machen schnell Kartoffelsalat und schmeckt es uns allen herrlich. Nach dem Essen muß der Dr. uns deutsch vorlesen, was zu komisch klingt.

[Dienstag,] d. 11. Juli

Gegen Mittag kommt die Sonne hell durch. Es ist Richards Geburtstag.<sup>87</sup> Wir lassen bei leichter Brise unseren neuen Drachen mit einer deutschen Flagge zum 1. x [Mal] steigen. Er sieht hübsch aus, wie er ruhig von der Hand aus in die klare blaue Luft steigt, ohne sich auch nur zu rühren. Nachmittags kommt wieder Nebel in langen Streifen, trotzdem machen wir unseren Abendspaziergang zum Wasserfall.

[Mittwoch,] d. 12. Juli

Der Dr. Georgsson [Georgsson] kommt, mit ihm schönen Gang zu Vik, aber kalt.

[Donnerstag,] d. 13. Juli

Trübes Wetter, viel Regen. Wir machen dennoch einen Spaziergang, kommen durchnäßt zurück u[nd] müssen Kleidung wechseln.

[Montag,] d. 17. Juli

Alles grau in grau schon mehrere Tage, ohne die geringste Fernsicht. Selbst die Ratten mögen das Regenwetter nicht, daher kommen sie in unseren Keller.

[Dienstag,] d. 18. Juli

Der Dr. kommt mit den beiden französischen Pastoren.<sup>88</sup> Nachdem wir Kaffee getrunken

haben, fordern uns die Herren auf, mit ihnen auf Forellenfang zu gehen, den wir gern kennen lernen wollten. Ihre Fangapparate haben sie mitgebracht. Nun machen wir uns alle auf den Weg. Bei Magnus Farm werden Regenwürmer gesucht und auch gefunden. Unsere Ausbeute an Forellen ist aber nicht groß. O.H. [Onkel Heinrich] gibt die Sache bald auf. Der Dr. fängt sechs Stück und der kurze, dicke Pastor nichts, fällt statt dessen noch ins Wasser, so daß er schleunigst zurück gehen muß, um sich im Maschinenhaus zu trocknen.<sup>89</sup> Wir spazierten nun bis an das felsige Ufer des Fjords wo der Bach mündet, und sind überrascht von der eigentümlichen Landschaft, die einen ganz besonderen Reiz bietet. Wie wir zurückkommen, war das Wetter schön, die Luft fast schwül. Inzwischen war der isländische Pastor Frederichson<sup>90</sup> eingetroffen, der für die norwegische Mission reist und um Erlaubniß bittet, auf unserer Station eine Versammlung abhalten zu dürfen. Wir haben nun drei Pastoren und den Dr. [Georgsson] an unserer Abendbrotstafel, dabei liegt unsere Gudrun zu Bett auf Anordnung des Dr. wegen Magenleidens. Gleich nach dem Essen brechen die Budumot<sup>91</sup> auf, weil sie nur ihr Segelboot haben und Sturm und Wind entgegen sind. Der Pastor F[rederichson] hält noch am selben Abend einen Gottesdienst ab in der einen Baracke<sup>92</sup>, deren Treppe als Kanzel dient, in derselben Baracke übernachtet er auch.

[Mittwoch,] d. 19. Juli

Gudrun muß das Bett hüten, nun machen Anne und ich die Hausarbeit allein.

[Donnerstag,] d. 20. Juli

Nach langer Zeit wachen wir endlich mit klarem, hellen Sonnenschein auf. Leider fühlt Gudrun sich sehr elend und will zu ihren Eltern zurückkehren. Ihr Vater holt sie in einem kleinen Ruderboot. Nachmittags fahren wir 3 mit dem Capt. von »Vibran«<sup>93</sup>, welcher uns Kohlen liefert, zur Stadt. Nach 1½ stündiger Fahrt bleibt die Barkasse natürlich wieder stehen, wir hatten aus Vorsicht ein kleines Ruderboot mitgenommen. Wir klettern nun in dieses hinein, rudern an Land und sind in ¾ Std. im Hospital. Von dem Dr. erfahren wir, daß »Modesta«<sup>94</sup> abends noch erwartet wird und schreiben wir auf der Post einige Karten. Wir essen bei dem Dr. Abendbrot mit einigen Bekannten, erhalten dann unerwartet eine große Post, die wir während der Rückfahrt mit der »Modesta« lesen. Dieselbe setzt uns um 10½ Uhr an unserer Brücke ab und ist es eben noch hell genug, die Nachrichten von daheim noch einmal in Ruhe durchzulesen.

[Freitag,] d. 21. Juli

Das Wetter ist klar. Abends kommt »Kong Inge«. Macht sich durch heftiges anhaltendes Tuten bemerkbar. Wir schicken ein Boot hin und wurden unsern Leuten vier Briefe ausgehändigt. Der wichtigste ist von Herrn Zimmer (Abb. 63)<sup>95</sup>, der die Nachricht bringt, daß Capt. [Julius] Tadzen<sup>96</sup> [Tadsen] a/bord ist, um sich bei O.H. [Onkel Heinrich] einzuführen, um ev[en]t[uel]l dessen Nachfolger zu werden. Anne und ich sind hocheifrig, nehmen wir nun doch bestimmt an, am 22. Aug[ust] mit »Vesta« unsere Heimfahrt antreten zu können.

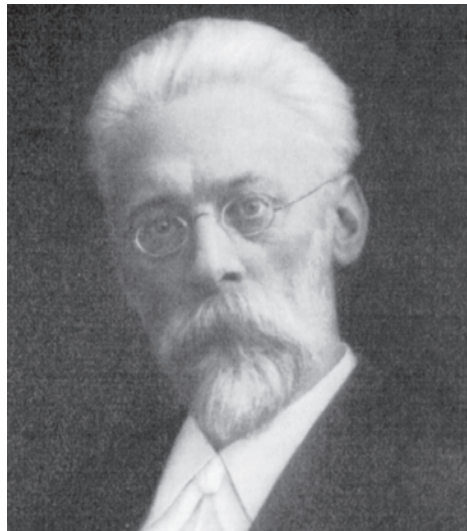


Abb. 63 Friedrich August Emil Zimmer († 1913), seit 1905 Alleininhaber der Firma Knöhr & Burchard Nfl. (Aus: Jerchow 1989, S. 41)



(Sonnabend,) d. 22. Juli

Um 9 Uhr morgens kommt »Kong Inge«. Wie sind wir gespannt, Capt. Tadzen [Tadsen] kennen zu lernen, soll er doch nun täglich bei uns sein, und bringt das eine große Veränderung in unsere kleine Häuslichkeit (vgl. Abb. 19, 48). Da er ein frischer, lustiger Capt. ist, sind wir gleich für ihn eingenommen und freuen uns, nun Anregung durch ihn zu bekommen. Er hat uns herrliche Blumen, Palmen, neue Kartoffel u. viel frisches Gemüse und Obst mitgebracht. Der ganze Tag geht natürlich mit Besuchen seitens des Capt[ains] u[nd] Familie sowie einzelner Passagiere und ebenfalls mit Erklärungen für Capt[ain] T[adsen] dahin. Abends kommt Kröger, endlich kann er als geheilt entlassen werden, er ist ein dankbarer, guter Mensch.

Sonntag, d. 23. Juli

Der Sonntagmorgen ist herrlich. Wir beschäftigen uns im Garten, frühstücken um 10½ Uhr und fahren dann mit einem Teil der Landmannschaft zum norweg[ischen] Gottesdienst nach der gegenüberliegenden Seite. Wir gehen gleich an Land und erreichen die Kirche nach einem hübschen Spaziergang von ½ Std. Der Gottesdienst währt recht lange und bietet nur Interesse durch die neue Umgebung und abweichenden Gebräuche. Capt. T[adsen] hat ein kleines Körbchen mit Obst mitgenommen, welches wir uns gut schmecken lassen. Um 3 Uhr erreichen wir die Station. Nach dem Café Mittagsschlaf, abends Beefsteak mit neuen Kartoffeln.

[Mittwoch,] d. 26. Juli

Morgens um 6¼ Uhr sehen wir drei Touristen auf unserer Station umherspazieren, es sind alte Bekannte, Offiziere von »Lavoisier«. Sie sind zu Fuß hergekommen und seit 4 Uhr unterwegs. Wir setzen ihnen ein nettes deutsches Frühstück vor, doch glaube ich, ein warmes Gericht wäre ihnen lieber gewesen. Nur der Tomatensalat fand großen Beifall.

Sonntag, d. 30. Juli

Am Nachmittag kommt unser neues Mädchen [»Gvanny«, richtig: Guđný].<sup>97</sup> Sie wird von zwei Isländern gerudert. Sie bringt gleich ihr Gepäck mit u[nd] bleibt bis zum Schluß bei uns. Da sie als junges Mädchen (inzwischen ist sie 55 Jahre alt und Großmutter geworden) in einem deutschen Hausstand gedient hat, so können wir uns ganz gut verstehen.

[Dienstag,] d. 1. August

O.H. [Onkel Heinrich] fährt mit »Vesta« in den Eskifjord, um mancherlei geschäftliches zu erledigen.

[Freitag,] d. 4. August

Um 12 Uhr kam O.H. unerwartet per Ruderboot wieder an unserer Station an. Da »Kong Inge« auf der Rückfahrt nicht im Faskrudsfjord anlegte, mußte O.H. streckenweise rudern oder reiten auf nicht ungefährlichen Wegen. Wir freuen uns sehr, daß O.H. gesund und frisch wieder in unserer Mitte war. Nachmittags kam der Dr. [Georgsson] mit Herrn Ernst und Sohn.<sup>98</sup> Wir gingen nach dem Kaffee wieder zum Forellenfischen, abends war es sehr gemütlich und als sie uns um 9 Uhr verließen, gingen wir zu Bett.

Sonntag, d. 6. August

Es stürmt und regnet während des ganzen Tages. Da es abends schon recht früh dunkel wird, stellen wir sämtliche Uhren 1 St[un]d[e] vor.

[Montag,] d. 7. August

Wir machen unseren Abendspaziergang im Wintermantel und Handschuhen, so kalt ist es.

[Dienstag,] d. 8. August

*Das Wetter ist immer noch stürmisch und kalt, doch bricht die Sonne hin und wieder durch.*

[Sonnabend,] d. 12. August

*Wir fangen an, die ersten Kisten mit Steinen zu packen.<sup>99</sup>*

Sonntag, d. 13. August

*Wir machen einen schönen Spaziergang, nehmen einige von unseren Leuten mit. Beim Übersetzen eines Elves ist Nicklaus mir behilflich, dabei jedoch so ungeschickt, daß ich beinahe ins Wasser gefallen wäre. Gegen Abend kommen Gvannys [Guðnýs<sup>100</sup>] Verwandten, sie zu besuchen.*

[Dienstag,] d. 15. August

*Morgens liegt alles in Dunst und Nebel und gelingt es der Sonne erst um 2 Uhr durchzubrechen und ist dann der Nebel sofort verschwunden. Nachmittags ist das Wetter herrlich, wohl einer der schönsten Tage hier und gehen wir wohlbewaffnet aus, Steine zu suchen. Wir finden auch in den Schieferfalten im Flußbett viele schöne große Steine in allen möglichen Formen, auch sehen und wissen jetzt endlich, wo und wie sie zu suchen sind.*

[Mittwoch,] d. 16. August

*Der Morgen ist herrlich. Gvannys [Guðnýs] Geburtstag wegen wird die Villa beflaggt. Nachmittags zieht wieder ein Unwetter zusammen und umschließen uns schwere, düstere Wolken von allen Seiten drohend.*

[Sonnabend,] d. 19. August

*Nachmittags fahren wir mit der Barkasse nach Budir, um Abschied zu nehmen von einigen Familien. Es ist jetzt schon so dunkel, daß wir bei Licht Abendbrot essen müssen.*

Sonntag, d. 20. August

*Das Wetter ist hell und klar. Barometer steigt langsam, es ist aber kalt, im Hause nur 8 °R[eaumur].<sup>101</sup> Es gibt genug zu tun mit den Vorbereitungen zur Abreise. Nachmittags kommt der alte Pastor mit seiner Frau vom jenseitigen Ufer. Es sind liebenswürdige Leute. Unser Abendspaziergang bringt uns dann ganz unverhofft eine reiche Ausbeute von Steinen, die von dem letzten Regenguß losgewaschen sein müssen.*

Dienstag, d. 22. August

*Jeder ist eifrig mit Packen beschäftigt. Punkt 10 Uhr bin ich fix und fertig und erwarte nur sehnlichst die Ankunft der »Vesta«, um hier <sup>a</sup>/bord zu gehen. »Vesta« kommt jedoch nicht und lassen wir deßhalb ein Boot mit einem Wachsmann an der Villabrücke liegen, damit er gleich hinausfahren kann, falls »Vesta« nachts einkommen sollte, wie wir bestimmt erwarten.*

Mittwoch, d. 23. August

*Wir sitzen wieder gemütlich am Kaffeetisch und keine »Vesta« ist eingetroffen. Meine Äußerung vor acht Tagen »keinen Mittwoch Kaffee mehr« hat sich also nicht bewahrheitet. Um 9 Uhr fahren wir bei schönstem Wetter in die Stadt, um gleich von dort <sup>a</sup>/bord gehen zu können. Wir essen im Hospital sehr gut zu Mittag und halten dann ein kleines Mittagsschläfchen im Wohnzimmer des Dr. [Georgsson], der uns einschließt, damit wir von niemandem gestört werden können. Capt. Tadsen war mittags schon mit der Barkasse zurückgefahren. Das Wetter ist herrlich zum marschieren, der Fjord so spiegelglatt wie selten. Um 6½ Uhr kommt*

uns unsere Barkasse entgegen u[nd] nimmt uns auf und steigen plötzlich hinter Budir unheimlich schwarze Wolken auf. Wir kommen auch nicht mehr trocken zurück, als dann aber die Sonne wieder durchbricht, zeigt sich uns ein so herrlicher, voller Regenbogen mit zwei Widerspiegelungen, wie ich ihn nie zuvor gesehen habe. Um 10 Uhr gehen wir zu Bett, es ist sehr unbehaglich, können wir doch jeden Moment geweckt werden und abreisen müssen. Die Nacht verlief aber ohne jede Störung.

[Donnerstag,] d. 24. August

Heute erwarten wir »Vesta« nun bestimmt, und Jeder von uns läuft wohl 100x ans Fenster, um Ausschau zu halten. Es ist auch zu ungemütlich, mit den gepackten Koffern zu sitzen und nicht zu wissen ob man wieder auspacken soll oder nicht.

[Freitag,] d. 25. August

Als wir um 6 Uhr aufstanden, liegt der ganze Fjord in weißen Nebel gehüllt, während die Bergspitzen, von der Morgensonne goldig beleuchtet, über den Nebel hinwegragen, ein unvergleichlich schöner Anblick. Schnell hat die Sonne den Nebel verteilt, das Wetter ist herrlich, wie bei uns ein schöner Herbsttag. Da die Schiffe bisher eine derartige Verspätung noch nicht gehabt haben, wie uns die Isländer versichern, fangen wir an zu fürchten, daß dem Schiff irgend etwas passiert sein könnte, vielleicht Maschinenschaden oder dergleichen. Nach dem Mittagessen fangen wir an, viele Sachen wieder auszupacken, ich wasche sogar einige Strümpfe, Blusen etc. aus, und unternehmen wir einen riesenweiten Marsch, um unsere traurigen Gedanken etwas abzuleiten. Seit dem 22. Aug[ust] waren wir wieder ganz ohne Mädchen, es waren wirklich unbehagliche Tage.

Während wir das Abendessen in der Küche vorbereiten, taucht plötzlich »Vesta« ganz hinten am Horizont auf. Unsere Freude war unbeschreiblich. Schnell wurde wieder fertig eingepackt, sogar die gewaschenen Sachen nass von der Leine genommen, kaum hatten wir Ruhe, unser Abendessen zu verzehren. Dann gings per Barkasse, die diesmal nicht versagte, zur Stadt. Da lag nun »Vesta« bereit uns aufzunehmen. Die große Verzögerung war infolge einer großen Wollladung und Sturmes entstanden. Wie froh waren wir 3 nun endlich, nachdem der Dr. [Georgsson] uns noch seinen letzten Abschiedsbesuch gemacht hatte, die Rückfahrt antreten zu können. Um 2 Uhr verließen wir den Faskrudsfjord, erreichten Beruffjord<sup>102</sup> um 6 Uhr und fuhren dort um 8½ Uhr ab. Bald bemerkten wir, daß »Vesta« mit der leichten Wollladung Neigung hatte, auf den Wellen zu tanzen. Anne mußte dann sofort zur Koje und zwar mit Gebrüll. Leider mußte ich mich auch hinlegen. Mittags um 3 Uhr passierten wir »Germania«, welche anscheinend zwei Wale jagte, sie setzte die deutsche Flagge u[nd] wir begrüßten sie auch.

Sonntag, d. 27. August

Morgens früh hatten wir die Färöer in Sicht, und je mehr wir uns den Inseln näherten, je ruhiger lag das Schiff. Die Inseln mit ihren gerissenen Formationen machten auf mich wieder einen gewaltigen Eindruck. Wir fuhren durch den Lerwikkanal, freuten uns, ein Kornfeld und die kleinen Ortschaften zu sehen und verlief der Sonntag in anregender Unterhaltung. Anne blieb leider während der ganzen Fahrt liegen, ich ergriff jede Gelegenheit u[nd] stand auf. Wir trafen einen alten Bekannten a/bord, den Pastor Storjohann aus X ania<sup>103</sup>, der vormittags einen englischen Gottesdienst abhielt. Ein englischer Pastor war das Gegenteil von unserem frommen Pastor. Der sang und trank und lärmte den ganzen Tag und erklärte Storjohann »O, I have my holidays, Sir«. Zwei Deutsche waren a/bord, ein Geologe Dr. Schneider aus Prag und ein junger Herr Fester aus Frankfurt.<sup>104</sup> Sonst waren außer einem Franzosen nur Engländer, Dänen und zwei Amerikaner a/bord. Wir sahen mehrere Walfänger jagend oder schleppend<sup>105</sup>



und auch sonst noch andere Fischerfahrzeuge, ein recht interessantes Bild, und erst gegen Abend verloren wir die Inseln außer Sicht.

#### Montag, d. 28. August

Morgens Orkney Inseln in Sicht, eine ganze Anzahl kleine Inseln, weniger hoch als die Färöer. Es fängt mehr an zu wehen und arbeitet das Schiff in Folge dessen mehr. Ich stehe trotzdem auf und halte bis zum Abendessen tapfer aus. Durch den Wind und die regnerische Luft ist der Aufenthalt auf Deck kein angenehmer, doch auch dieser Tag geht langsam zu Ende.

#### Dienstag, d. 29. August

Während der Nacht sind die Feuer der schottischen Küste in Sicht gekommen und gegen Morgen wird das Bild immer lebhafter; viele Schiffe aus- und eingehend, besonders Fischer, wir sind der Küste so nahe, dass wir Häuser, Wälder und Felder deutlich erkennen können. Um 9½ Uhr gehen wir zu Anker und kommt danach der Lotse <sup>a</sup>/bord, der uns ins Dock bringt. Es gelingt nur schwer, Anne zum Aufstehen zu bewegen, ihr tun alle Glieder weh, kein Wunder nach 72-stündigem Liegen. Ich bin sehr frisch und verfolge alle Vorgänge mit regem Eifer. Endlich haben wir alles gepackt, ein Arbeiter besorgt uns einen Wagen und fahren wir von Leith nach Edinburgh/North Brit[is]h Station Hotel.<sup>106</sup> Wir erhalten zwei schöne Zimmer im 3. Stock. Auf der Post nebenan erhalten wir eine Anzahl Briefe u. telegraphieren nach Wohlersallee (Abb. 64)<sup>107</sup> und Luisita Bechers Hochzeit. Wir frühstücken im Grillroom. Leider regnet es und müssen wir Gummischuhe für uns kaufen. Nachmittags spazieren wir langsam nach Leith und werden von Herrn Salvesen<sup>108</sup>, Agent für Tulinius<sup>109</sup>, sehr freundlich empfangen. Mit dem Omnibus fahren wir zurück, besuchen dann noch Calton Hill<sup>110</sup>, von wo wir einen schönen Blick auf die Stadt haben. Abendessen im Grillroom. Um 10 Uhr suchen wir unsere seidenen Betten auf, welch gewaltiger Unterschied mit dem Kojenlager der »Vesta«.

#### Mittwoch, d. 30. August

Das Wetter ist schön. Wir fahren von Princess Street mit einer Mailcoach nach der Forth Bridge und macht die Fahrt durch Dörfer, an Feldern und Flüssen vorbei nach dem langen Aufenthalt auf dem kalten Island einen besonders günstigen Eindruck. Die Forth Bridge ist die größte der Welt, es können große Schiffe darunter durchfahren.<sup>111</sup> 2 Std. Spaziergang durch den Dalmany Park. Frühstück Hawes Inn (sehr schlecht). Nachmittags spielten die Schotten im Musikpavillon in den Gartenanlagen in der Princess Street. Uhr aus Blumen zusammengestellt, überraschend schön. Mittag im Grillroom. Abends Lyceum Floridaana.

#### Donnerstag, d. 31. August

Morgens Wagenfahrt nach Holyrood und Queens Garden. Holyrood Park sehr hügelig, Artus Seat ziemlich hoch. Die Luft leider sehr bedeckt, zurück durch Canongate, sehr alte Häuser, Knox-House, Castle u. St. Giles Church. Mittags Grillroom. Fahrtscheine bis London booked 2 corner seats and 1 next to it. Abends Empire Palace. Anne vom Radfahrer umgestoßen und dabei ihr goldenes Herz verloren. Grillroom Abendessen.

#### Freitag, d. 1. September

Morgens 9½ Uhr von Edinburgh N[orth] Railway nach London St. Pancras. Ankunft daselbst 6½ Uhr. Zunächst holten wir unsere Briefe von der Post und erhielten die Nachricht von dem Feuer bei Bite.<sup>112</sup> Dadurch wurde unsere frohe Stimmung recht gedrückt, um so mehr als von Bite selbst kein Brief da war, und wäre ich am liebsten sofort nach Hbg. [Hamburg] weitergereist. Hotel Holborn Viaduct. Promenade bis Oxford Street. Diner Holborn Restaurant.



Abb. 64 Das Haus der Grohmanns in der Wohlers Allee 28, Altona, im Jahr 1889. Davor Heinrich Grohmann (hinten) mit verschiedenen Familienmitgliedern. (WRG)

Sonnabend, d. 2. Sept.

Post. St. Pauls Cathedral mit Chor. London Bridge und Tower. Monument. Mittag im Hotel. Nachmittags Promenade Blackfriars Bridge, Victoria, Embankment. Strand zum Fluss. Vaudeville Theatre »The Catch of the Season«. <sup>113</sup>

Sonntag, d. 3. Sept.

Mit der Central Railway bis Kensington Garden. Hyde Park. Mittag im Hotel. Nachmittags Central Railway Endstation, dann mit einem Hansom <sup>114</sup> bis Kew Garden. Tea. Abends Frascati.

Montag, d. 4. Sept.

Morgens Fleet Street – Temple <sup>m/</sup> Halle und Kirche. Themsedampfer bis Battersea Park. Bekanntschaft mit Herrn Ludwig Kahn. Hunde Asyl und Katzen Pension. Zurück Dampfer Westminster – Houses of Parliament – Westminster Abbey. Mittagessen Gambrinus – Regent Street. Promenade mit Mr. Kahn. Warenhaus Liberty & Co., Regenschirm. – Hotel zurück 6 Uhr abends. Palace Music Hall, per Omnibus Hotel zurück.

Dienstag, d. 5. Sept.

Morgens 10 Uhr Ecke Oxford Street Mr. Kahn getroffen, zu Fuß nach Buckingham Palast. Ablösung der Wache mit Musik. Öffentliche Plätze und Promenade durch Bond Street mit Arkaden. Trafalgar Square und Nelson Monument. National Gallerie. 1 Uhr Hotel. Um 5 Uhr per Omnibus Earls Court, Schifffahrt Exhibition. In der Ausstellung Vergoldungen etc. 10¼ Uhr zurück. 11½ Hotel, schönes Wetter.

Mittwoch, d. 6. Sept.

Morgens bei Regenwetter per Dampfer um 9 Uhr mit Mr. Kahn und Neffen von Blackfriars Bridge nach Greenwich. Bilder Gallerie, Museum, Observatory, Park mit Marineschule. Zurück per Electric Car. Nachmittags Haar waschen, Stereoskop Bilder, abends His Majesty's Theatre »Oliver Twist«.

Donnerstag, d. 7. Sept.

Morgens 5 Uhr Covent Garden, Blumen- und Obstmarkt, 7½ Uhr zurück. Nachdem Choping. <sup>115</sup> Nachmittags von Blackfriar nach Victoria Station 1 Std. und von dort mit Mr. Kahn und Familie zum Crystall Palace, großartiges Feuerwerk, 12 Uhr zurück.

Freitag, d. 8. Sept.

Morgens Bilette nach Hamburg incl. Zuschlag Cabine reserved. Zoologischer Garten von 9–2 Uhr. Nachmittags gepackt und Hotel Rechnung reguliert, dann noch eine kleine Straßenpromenade und Imbiss im Restaurant Tudor. Abends Abfahrt nach Queenborough, dann weiter per Schiff nach Vlissingen. Ungefähr noch 1 Std. auf Deck geblieben, dann die Koje aufgesucht und bis 5 Uhr geschlafen.

Sonnabend, d. 9. Sept.

Von Vlissingen mit der Bahn zurück und wurden wir am Altonaer Hptbhf. von unseren Lieben freudig empfangen.



## Spätere Einträge in der Hand Richard Grohmanns

[S. 2 (Rückseite des gedruckten Titel-Schmuckblattes)]

*Erläuterungen* || zu diesem Tagebuch von || *Fräulein Bertha Stapel* || geb. 10.12.1875 || gest. 8.7.1944 || anschließend an den 9,9,1905 [sic!] || *Richard Grohmann* || geb. 11.7.1887

[S. 43ff.]

*Die drei Island-Reisenden waren:*

1) Onkel Heinrich = Heinrich Grohmann, geb. 4.4.1847, verstorben 10.10.1906, derzeit Inhaber der Firma A.K.Schmidt & Co. und Aufsichtsrat Mitglied der »Germania« Walfang u. Fischindustrie A.G.

2) Seine Tochter Anne Grohmann, geb. 28.2.1877, seit 6.10.1906 Frau Heede, gest. 11.5.1958

3) Bertha Stapel, Schwester von Georg Stapel, Ehemann von Frau Erna, geb. Grohmann

1903 gründete H. Grohmann mit F.A.C. Zimmer, Inhaber der Reederei Knöhr & Burchard Nflg., Fischerei-Inspektor Lübbert und anderen die »Germania« Walfang und Fischindustrie A.G., beteiligte sich gleichzeitig an der »Island« Hval Industrie A.G., die im Faskrudsford im Nordosten von Island eine Station und Fabrik zur Walverarbeitung hatte. Zwei Fangdampfer »Germania« und »Island« fingen in den Jahren 1903 bis 1905 etwa 200 Wale. Das Deutsche Reich zahlte in den Jahren 25.000 bzw. 50.000 Mark Ausrüstungsprämie. Eine Rentabilität schien jedoch nicht gewährleistet, daher versuchte Vater Grohmann in 1905 durch persönliches Eingreifen auf Island den Bestand zu retten; durch falsche Dispositionen von Hamburg (Direktor Harth)<sup>116</sup> wurden H. Grohmanns Erfolge durchkreuzt und liquidierte die Firma in 1906 mit dem Verkauf der beiden Walfang-Dampfer. Vater Grohmann verlor dabei Mark 15.000.–.

-----  
Der Kapitän des Fangdampfers »Island« hieß Green, war, als ich vom 27.1.1909 bis 10.10.1909 auf der »Pamir« als unbefahrener Segelmacher fuhr, 1. Offizier der »Pamir«, erzählte, wie sehr er meinen Vater als hochanständig geschätzt. Green wurde auf der Heimreise sehr krank, starb 2 Tage vor unserer Ankunft in Hamburg im Kanal, so daß er noch in seine Heimat überführt werden konnte, wäre er früher gestorben, hätten wir ihn im Atlantic versenkt, wobei mir die Aufgabe zugefallen wäre, ihn in Segeltuch einzunähen.

R[ichard] Grohmann

## Anhang 1:

### Zur Walfangstatistik der »Germania« Walfang- und Fisch-Industrie AG

Fangboote	Jahr	Quelle	Blau	Finn	Knøl	Pott	Total/unspezifizierte Wale/Produktion
GERMANIA und ISLAND	1903	Hamburg <sup>117</sup> <i>Dmhh</i> <sup>118</sup>					47 Wale 47 Wale / 1428 Fass
GERMANIA und ISLAND	1904	<i>Dmhh</i> <sup>119</sup> Schnakenbeck <sup>120</sup> Hamburg <sup>121</sup>					85 Wale / 2550 Fass 88 Wale ≤ 47 x 2 Wale
GERMANIA und ISLAND	1905	<i>Dmhh</i> <sup>122</sup> Album Stapel	≥ 9	≥ 3	≥ 5	≥ 1	60 Wale / 1800 Fass ≥ 7 unspezifizierte Wale



Abb. 65 Ruinen der Germania-Walfangstation am 26. Juni 1998. In der Bildmitte Fundamente der Wal-Winschen, rechts Fundament eines Schornsteins. Die beiden zum Meer hin verlaufenden Gräben markieren die Kontur des aufgeständerten Flensplans. (Foto: Klaus Barthelmess)

## Anhang 2:

### Grohmanns Firma, die Segelmacherei A.K. Schmidt & Co., Altona (1835–1951)

Die Segelmacher-Firma A.K. Schmidt & Co. wurde 1835 in Altona von Andreas Karsberg Schmidt gegründet. 1845 trat Peter Heinrich Christian Grohmann (1812–1872) als Teilhaber ein und übernahm den Betrieb nach A.K. Schmidts Tod 1860 als Alleininhaber. Sein Sohn Heinrich Grohmann (1847–1906) erlernte von 1863 bis 1866 das Handwerk im väterlichen Betrieb, den er nach dem Tode seines Vaters übernahm. Unter seiner Führung wurde A.K. Schmidt & Co. zu einer der größten Segelmachereien auf dem europäischen Kontinent. Nach dem frühen und plötzlichen Tod Heinrichs 1906 führte sein Schwiegersohn Georg Stapel (1854–1928), der 1903 als Teilhaber eingetreten war, das Unternehmen weiter. Von 1912 bis 1919 war Heinrichs Sohn Richard Grohmann (1887–1969) weiterer Teilhaber. 1920 wurde A.K. Schmidt & Co. an H. Hagendorf Nachf., Hamburg, Inhaber C. Müller, verkauft; 1951 erfolgte die Löschung der Firma im Handelsregister.

Waren in den ersten Jahrzehnten vorwiegend dänische Segler ausgerüstet worden, verlagerte sich der Kundenstamm in den Jahren nach 1890 auf norddeutsche Segelschiffsreedereien wie F. Laeisz, B. Wencke Söhne, Knöhr & Burchardt Nfl., Schlüter & Maak sowie die Werften Blohm & Voss, Hamburg, und J. Tecklenborg, Geestemünde. Segel wurden unter anderem geliefert 1894 für die POTOSI, 1901 für PREUSSEN, 1902 für SCHÜRBEK, 1903 für PETSCHILI, 1905 für PAMIR, 1907 auch für Kriegsschiffe, 1909 noch für Schulschiff PRINZ EITEL FRIEDRICH sowie 1911 für PEKING und PASSAT als letzte große Segler-Neubauten. Auch Dampferreedereien wie Kosmos, die Austral Linie, Hamburg-Bremer Afrika Linie, H.M. Gehrken, Menzell & Co. und S. Öllgard & Thörsen fragten geteerte Persenninge zur Abdeckung ihrer Ladeluken bei der Altonaer Segelmacherei nach. Bis zum Jahre 1906 wurden bei guter Auftragslage bis zu 50 Arbeitskräfte beschäftigt, da die Segel nur in Handarbeit hergestellt wurden. Die schweren, geteerten Persenninge wurden auf vier großen Singer-Nähmaschinen gefertigt.

Außer Segeln und Persenningen nähte A.K. Schmidt & Co. auch Flaggen. Außerdem baute und justierte die Firma Kompassse. Sowohl Peter Heinrich Christian Grohmann als auch Heinrich Grohmann hielten in nennenswertem Umfang Parten an dänischen und deutschen Schiffen. Zusätzlich war Heinrich Grohmann Korrespondentreeder von etwa 30 dänischen Schiffen und hielt Beteiligungen an H.M. Gehrrens, Menzell & Co. sowie S. Öllgard & Thörsen, außerdem noch an mehreren kleineren Reedereien. Die kurze Beteiligung an der »Germania« Walfang- und Fisch-Industrie AG fiel aus dem Rahmen und kam wohl nur aufgrund der engen Geschäftsbeziehung zu Knöhr & Burchardt Nfl. zustande.

#### Quellen:

- Berlin, Familienarchiv Christoph Cornelius Paul.  
 Berlin, Politisches Archiv des Auswärtigen Amtes: HaPol Oslo, Walfischerei 1904–05, 1918–19, 28g.  
 Frankfurt, Stadtarchiv: Lerner-Nachlass, Sign. S1/69.  
 Hamburg, Familienarchiv Wolf-Rüdiger Grohmann: Grohmann, Richard, Brief an Julius Tadsen, Wyk, 3.3.1953.  
 Hamburg, Familienarchiv Wolf-Rüdiger Grohmann: Grohmann, Richard, Erinnerungen – Erlebnisse (Salzhausen, Dezember 1945/Januar 1946). 19 Blätter für den Zeitraum 1888 bis 1909, handschriftlich überwiegend beidseitig beschrieben.  
 Hamburg, Staatsarchiv: 621-1 Knöhr: Handelsregisterakte Knöhr & Burchard.  
 Hamburg, Staatsarchiv: 1943-271: Handelsregisterakte Germania Walfang- und Fisch-Industrie AG.  
 Reykjavík, Staatsarchiv: Urkundenregister des Sysselemanns für Fákruðsfjörður, Dokument Nr. 29/1903 sowie Nrn. 106/1902 und 107/1902. Ich danke Trausti Einarsson, Reykjavík, für die freundliche Überlassung von Aktenkopien aus seinem Archiv.  
 Wyk auf Föhr, Dr.-Carl-Häberlin-Friesen-Museum: Nachlass Kapitän Julius Bernhard Tadsen.

#### Literatur:

- Avril, Jean-Loup, & Michel Quéméré (1984): Pêcheurs d'Islande. Rennes.  
 Barthelmess, Klaus (1986): Deutsche Walfanggesellschaften in wilhelminischer Zeit. In: DSA 9, 1986, S. 227–250.  
 Barthelmess, Klaus (1993): A Century of German Interests in Modern Whaling, 1860s–1960s. In: Bjørn L. Basberg, Jan Erik Ringstad & Einar Wexelsen (eds.): Whaling and History. Perspectives on the Evolution of the Industry. (= Kommandør Chr. Christensens Hvalfangstmuseum, publikasjon 29). Sandefjord 1993, S. 121–138.  
 Barthelmess, Klaus (2000): The Bear Island Expeditions of the German Sea Fisheries Association as Camouflage for Secret German Government Plans to Occupy the Island, 1897–1900. In: Ingi Sigurðsson & Jón Skaptason (eds.): Aspects of Arctic and Sub-Arctic History. Proceedings of the International Congress for the History of the Arctic and Sub-Arctic Regions, Reykjavík, 18–21 June 1998. Reykjavík 2000, S. 441–447.  
 Barthelmess, Klaus (2003): Im hohen Norden nach Walen gejagt. Vor 100 Jahren: Der Oldenburger Carl Paul leitet die erste moderne deutsche Fangstation auf Island. In: Nordwest-Zeitung, Rubrik »Stadt Oldenburg«, vom 30. Dezember 2003, S. O 15. Unter dem Titel »Vor 100 Jahren: Oldenburger leitet die erste moderne deutsche Walfangstation auf Island« auch in: Fluke 8, 2004, S. 4–7.  
 Barthelmess, Klaus (2007): Bäreninsel 1898 und 1899: Wie Theodor Lerner eine Geheimmission des Deutschen Seefischereivereins zur Schaffung einer deutschen Arktis-Kolonie unwissentlich durchkreuzte. In: Polarforschung 78 (1–2), 2007 (erschienen 2009), S. 67–71 (online unter: <http://epic.awi.de/Publications/Bar2009c.pdf>).  
 Barthelmess, Klaus (2010): Wilhelminische Walforschung. Die deutschen Interessen am modernen Walfang von den sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts bis zum Ende des Ersten Weltkriegs. Unveröff. Diss., Univ. Hamburg.  
 Beck, B., & T.G. Smith (1976): Seal Finger: An Unsolved Medical Problem in Canada. In: Canadian Medical Association Journal 115, 1976, S. 105 [lag uns nicht vor].  
 Candolin, Y. (1953): Seal Finger (spekkfinger) and Its Occurrence in the Gulfs of the Baltic Sea. In: Acta Chirurg. Scandinav., Suppl. 177, 1953, S. 62 [lag uns nicht vor].  
 Cawthorn, Martin W. (1994): Seal Finger and Mycobacterial Infections of Man from Marine Mammals. Occurrence, Infection and Treatment. (= Conservation Advisory Science Notes, 102). Wellington.  
 Darrieus, Henri (1990): L'œuf des mers – histoire de la Société des œuvres de mer. Paris 1990 [lag uns nicht vor].  
 Elliot, Gerald (1998): A Whaling Enterprize. Salvesen in the Antarctic. Norwich.  
 Engø, Thorbjørn (1958): 8 Tjøme-slekter. Oslo.  
 Feddersen, Berend Harke, & Wolfgang Asbach (1991): Der historische Walfang der Nordfriesen. (= Schriftenreihe des Nordfriesischen Schifffahrtsmuseums Husum, Bd. 2). Husum.  
 Germanischer Lloyd (1906): Schiffsklassifikationsregister.  
 Hart, Ian B. (2006): Whaling in the Falkland Islands and Dependencies 1904–1931. A History of Shore and Bay-Based Whaling in the Antarctic. Newton St Margarets.  
 Haworth, R.B. (2006–2011): Miramar Ship Index. Wellington. Online unter: <http://miramarshipindex.org.nz/>.  
 Herrmann, Paul (1910): Island in Vergangenheit und Gegenwart. Reise-Erinnerungen. Bd. III. Leipzig.  
 Hvalastöðin við Áir (2007). Ávegis álit um varðveiting av hvalastöðini sum sjóvinnusavn. Tórshavn.



- Isachsen, Gunnar (1927): *Jorden rundt efter blåhvalen*. (= Kommandør Chr. Christensens Hvalfangstmuseum, publikasjon 6). Oslo.
- Jacobsen, Alf R. (2008): *Svend Foyn – fangstpioner og nasjonsbygger*. Oslo.
- Jacobsen, Helgi (2007): *Hvalurin er mín. Sögan um stórhvalaveiðuna í Föroyum*. Tórshavn.
- Jaeger, Jacques (1905): *Die nordische Atlantis (Island und Faeröer)*. Kulturbilder und Landschaften. Wien, Leipzig.
- Jerchow, Friedrich (1889): *Knöhr & Burchard Nfl. 1814–1889*. Hamburg.
- Johnsen, Arne Odd, & Johan Nicolay Tønnessen (1959–1970): *Den moderne hvalfangsts historie*. 4 Bde. Oslo, Sandefjord.
- Kircheiß, Carl (1950): *Wal hoo! Weltreisen mit Harpunen, Angelhaken und Netzen*. Rendsburg.
- Lavaag, K. (1940): *To tilfelle av »spekkfinger«*. In: *Tidsskrift for den Norske Legeforening* 60, 1940, S. 173–178 [lag uns nicht vor].
- Markham, R.B., & B. Frank Polk (1979): *Seal Finger*. In: *Reviews of Infectious Diseases* 1 (3), 1979, S. 567–569 [lag uns nicht vor].
- Matthiesen, Axel F. (1951): *Spekkfingersykdommen*. In: *Odd Volla: Ishavs fart. Selfangsten fra Sunnmøre gjennom femti år*. Oslo 1951, S. 333–340.
- Miller, R.W.H. (2005): *The Société Œuvres de Mer. Welfare Work among French Fishermen off Newfoundland and Iceland*. In: *Newfoundland and Labrador Studies* 20 (2), 2005, S. 265–280 (online unter: <http://etc.hil.unb.ca/ojs/index.php/NFLDS/article/viewFile/5613/6584>).
- Mittheilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins (1898). Berlin.
- Olds, John M. (1957): *Seal Finger or Speck Finger. A Clinical Condition Observed in Personnel Handling Fur Seals*. In: *Canadian Medical Association Journal* 76, 1957, S. 455–457 [lag uns nicht vor].
- Oxford Illustrated Dictionary (1975). Second Edition. Reprinted (with corrections) 1980.
- Panagis, K., P. Apps & M.H. Knight (1982): *Seal Finger. Occurrence in Antarctica*. In: *South African Journal of Antarctic Research* 12, 1982, S. 49.
- Paul, Carl (1902): *Über Fischerei und Walfang bei Island*. In: *Mitteilungen des Fischerei-Vereins für die Provinz Ostpreußen 1902/03*. Königsberg 1902, S. 14–22.
- Paul, Heinrich Otto Cornelius (o.J.): *Lebenserinnerungen – Heinrich Otto Cornelius Paul – geboren 13. Juni 1900 in Christiania – gestorben 29. Mai 1971 in Oldenburg – diktiert im Jahre 1970*. O.O. [Berlin: Christoph Cornelius Paul], o.J. [um 2000]. 52 Typoskript-Seiten, etliche Fotokopie-Seiten.
- Quedens, Georg (1982): *Inseln der Seefahrer. Sylt, Föhr, Amrum und die Halligen*. Hamburg.
- Risting, Sigurd, & Harald B. Paulsen (1938): *Der Norwegische Walfang*. In: *Handbuch der Seefischerei Nordeuropas*, Bd. VIII, H. 1b: *Der Norwegische Wal- und Robbenfang*. Stuttgart 1938, S. 1–66.
- Rodahl, Kåre (1943–1946): *Notes on the Prevention and Treatment of »Spekk Finger«*. In: *Polar Record* 4, 1943–1946, S. 17–19.
- Rodahl, Kåre (1952): *»Spekk-Finger« or Sealer's Finger*. In: *Arctic* 5 (4), 1952, S. 235–240.
- Ryan, Shannon (1995): *The Ice Hunters. A History of Newfoundland Sealing to 1914*. St. John's.
- Schnakenbeck, Werner (1928): *Der Walfang*. (= *Handbuch der Seefischerei Nordeuropas*, Bd. V, H. 4). Stuttgart.
- Trausti Einarsson (1987): *Hvalveiðar við Ísland 1600–1939*. Reykjavík.
- Vamplew, Wray (1975): *Salvesen of Leith*. Edinburgh, London.
- Wasberg, Gunnar Christie (2004): *Johan Storjohann*. In: *Norsk biografisk leksikon, 2004* (online unter: [http://www.snl.no/.nbl\\_biografi/Johan\\_Storjohann/utdypning](http://www.snl.no/.nbl_biografi/Johan_Storjohann/utdypning)).
- Wexelsen, Einar (1993): *Working Conditions and Work-Related Injuries and Illnesses on Board Norwegian Floating Factories after World War II*. In: *Bjørn L. Basberg, Jan Erik Ringstad & Einar Wexelsen (eds.): Whaling and History. Perspectives on the Evolution of the Industry*. (= *Kommandør Chr. Christensens Hvalfangstmuseum, publikasjon 29*). Sandefjord 1993, S. 139–156.

#### Anmerkungen:

- 1 Frankfurt, Stadtarchiv: Lerner-Nachlass, Sign. S1/69, Box 2, Fasz. 8; Barthelmess 2007.
- 2 Barthelmess 1986, 1993, 2003, 2007, 2010.
- 3 Paul 1902.
- 4 Staatsarchiv Hamburg, 621-1 Knöhr: Handelsregisterakte Knöhr & Burchard, Erläuterungen zum Gründungspespekt, 1902, S. 27.
- 5 Urkundenregister des Sysselmanns für Fáskrúðsfjörður, Dokument Nr. 29/1903 sowie Nrn. 106/1902 und 107/1902. Ich danke Trausti Einarsson, Reykjavík, für die freundliche Überlassung von Aktenkopien aus seinem Archiv; Barthelmess 1986, S. 232 u. 247.
- 6 Möring war Vorstandsmitglied des Fischereivereins Hamburg und seit spätestens 1897 Ausschussmitglied des Deutschen Seefischerei-Vereins; Mittheilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins 1897, S. 2.
- 7 Germanischer Lloyd: Schiffsklassifikationsregister 1906. Die nicht veröffentlichte Bauliste der Akerswerft vermeldet 100 BRT für GERMANIA und 105 BRT für ISLAND.
- 8 Jerchow 1989, S. 53.
- 9 Das lässt sich aus dem Jahresbericht 1904 des deutschen Vizekonsulats Tønsberg vom 22.2.1905, S. 9f., schließen: *Auf dem hiesigen Kaiserlichen Vizekonsulate meldeten sich im Jahre 1904 [folgende] Schiffe: ... Dampfer Germania, Walfang- u. Fisch-Industrie A.G. in Hamburg, 11 Mann Besatzung, ging am 10. September 1904 von ... Island*

- ab und kam am 16. September 1904 in Gjersøe per Tønsberg an.* Derselbe Wortlaut beim nachfolgenden Eintrag betreffend Walfangdampfer ISLAND. Politisches Archiv des Auswärtigen Amts, Oslo, Walfischerei 1904–05, 1918–19, 28g.
- 10 Hamburg, Staatsarchiv, 1943-271, Schriftstücke 24, 24 und 39; Barthelmess 1986, S. 234; Jerchow 1989, S. 53. Eine von Schnakenbeck 1928, S. 28 erwähnte, dritte Prämie in Höhe von 50 000,- Mark ist in den Handelsregisterakten nicht vermerkt.
  - 11 Jaeger 1905, S. 168.
  - 12 Hamburg, Staatsarchiv, 1943-271, Schriftstück 24.
  - 13 Johnsen & Tønnessen, Bd. II, S. 39.
  - 14 Julius Tadsen, private Aufzeichnungen, als Nachlass aufbewahrt in der Bibliothek des Dr.-Carl-Häberlin-Friesen-Museums in Wyk auf Föhr. Ich danke Walter Lüden (1914–1996) von diesem Museum für freundliches Entgegenkommen; Johnsen & Tønnessen 1959–1970, Bd. II, S. 39.
  - 15 Hamburg, Staatsarchiv, 1943-271, Schriftstück 24; Johnsen & Tønnessen 1959–1970, Bd. II, S. 540.
  - 16 Johnsen & Tønnessen 1959–1970, Bd. II, S. 540.
  - 17 Wyk auf Föhr, Dr.-Carl-Häberlin-Friesen-Museum, Nachlass Tadsen. In diesem Konvolut befindet sich ein handschriftlicher Zettel, auf dem *Gehalt lt. Kontrakt und Tantiemen* [für Patente?] für *Direktor Paul* bis einschließlich 1907 aufgelistet sind.
  - 18 Hamburg, Staatsarchiv, 1943-271, Schriftstücke 21 und 24.
  - 19 Auf seiner Islandfahrt 1908 kam der Skandinavienreisende Paul Herrmann auch an der verlassenen Walfangstation auf Fagræyri vorbei, offenbar vor dem Abbau der Anlagen im selben Jahr: *Zuerst passierten wir die Walfangstation »Island«, eine im Jahre 1903 gegründete Zweigniederlassung der »Walfang- und Fischindustrie-Aktiengesellschaft Germania« zu Hamburg, die aber dieses Jahr geschlossen war; und ob sie je wieder eröffnet wird, ist sehr fraglich;* Herrmann 1910, S. 7.
  - 20 Wyk auf Föhr, Dr.-Carl-Häberlin-Friesen-Museum, Konvolut Tadsen. Tadsen stellte für die Wahrnehmung seiner Aufgabe als *bestyrer* (Betriebsleiter) vom 1. April bis zum 1. Oktober 1906 über 1800,- Kronen in Rechnung.
  - 21 Hamburg, Staatsarchiv, 1943-271, Schriftstück 48; Johnsen & Tønnessen 1959–1970, Bd. II, S. 40.
  - 22 Vamplew 1975, S. 152f.; Hart 2006, S. 31, 79, 124, 137f., 142f., 267.
  - 23 Hamburg, Staatsarchiv, 1943-271, Schriftstück 48.
  - 24 Trausti Einarsson 1987, S. 89.
  - 25 Autopsie Barthelmess 1998.
  - 26 Zur Geschichte des Missionswerks siehe Darieus 1990; Avril & Quéméré 1984; Miller 2005.
  - 27 Familienarchiv Wolf-Rüdiger Grohmann, Hamburg.
  - 28 Risting & Paulsen 1938, S. 26–37; Barthelmess 1986, S. 234.
  - 29 Beispielsweise LASHIPA (Large Scale Historical Industrial Exploitation of Polar Areas), <http://www.lashipa.nl>, oder AWSANZ (Archaeology of Whaling in Australia and New Zealand), <http://ehlt.flinders.edu.au/archaeology/department/research/projects/awsanz/>.
  - 30 Angefertigt von Wolf-Rüdiger Grohmann im Juli 2010.
  - 31 Wivel war ein populäres Vergnügungslokal – offenbar mit Palmengarten und Orchester – links vom Haupteingang des Tivoli; frdl. Mitteilung Holger Bittlinger, Koldenbüttel.
  - 32 Ein Biergarten und Vergnügungspark nach Art des Praters mit »Zigeunerhalle« in Kopenhagens Stengade; frdl. Mitteilung Erik T. Jepsen, Almuñécar, Spanien, in E-Mail vom 21.12.2010. Mit den *diversen Spezialitäten* könnte Bertha Stapel wortwitzige Animierdamen gemeint haben – eventuell auch Prostituierte –, die in ambienteüblicher, derber Launigkeit die Begleitung des 58-jährigen, vollbärtigen Grohmann durch gleich zwei junge Damen kommentierten. Man kann sich deren Repliken auf Grohmanns betuernde Einlassungen, es handele sich wirklich um seine Tochter und die Schwester des Schwiegersohns, lebhaft vorstellen.
  - 33 MJØLNIR, Kapitän Endersen. Das 1884 in Rostock für norwegische Reeder gebaute Frachtschiff, 544 Tons, wurde nach mehreren Eigentümerwechseln 1900 von dem in Fåskrúðsfjörður und Kopenhagen firmierenden Kaufmann Þórarinn Erlendur Tulíníus (1860–1932) erworben, erhielt den Namen MJØLNIR und wurde 1903 in seine Dampfschiffreederei »Thore« eingebracht. Er verkaufte es 1916 an eine Reederei in Reykjavík. Nach weiteren Eigentümerwechseln in Island und Dänemark gelangte es 1926 zurück nach Rostock und wurde in SVEND LARSEN umbenannt. In den folgenden Jahren nach Tallinn, Estland, verkauft und mehrfach umbenannt, wurde das Schiff am 17. Juli 1940 von deutschen Flugzeugen 60 Seemeilen südlich der Scilly-Inseln versenkt. Schiffsbiographische Angaben von Guðmundur Sveinsson, freundlicherweise mitgeteilt von Smári Geirsson, Norðfjörður, 17.10.2010.
  - 34 Edward Abrahamsen aus Adal soll zwölf Jahre lang in Diensten Svend Foyns gestanden haben. Er war seit der ersten Saison 1903 Vormann auf der Fåskrudsfjordstation. Wyk auf Föhr, Dr.-Carl-Häberlin-Friesen-Museum, Nachlass Tadsen.
  - 35 Svend Foyn (1819–1896), siehe Jacobsen 2008.
  - 36 Heute das Vestfold Fylkesmuseum, das nicht nur schon früh eine Sammlung von Walskeletten besaß, sondern auch etliche der zahlreichen Harpunen und Harpunengeschütze, mit denen Foyn seit den 1860er Jahren experimentiert hatte. Es birgt zudem Svend Foyns Privatarchiv.
  - 37 In seinen Lebenserinnerungen schreibt Richard Grohmann von einer *Ragnhild Schjott* aus Bergen, genannt »Mossa«, die 1906/07 bei Grohmanns Haustochter war. Ihre ältere Schwester *Sigin Schjott* – richtig wohl Schjødt oder Schiøtz – sei schon früher Haustochter der Familie in Hamburg gewesen. Sie kann aber auch die Tochter des Kapitäns der KONG INGE gewesen sein; vgl. Eintrag vom 27. Juni.

- 38 Möglicherweise handelt es sich bei diesem Schmied um Indriði Jónsson, der von 1893 bis 1937 Bauer auf dem Gehöft Eyri war; frdl. Mitteilung von Smári Geirsson, Norðfjörður, in E-Mail vom 2.11.2010; siehe auch Einträge vom 4. und 29. Juni.
- 39 Der in Kassel geborene Dr. Carl Paul (1865–1939) hatte mit seiner norwegischen Frau Alfhild, geborene Thoresen (1876–1947), und ihren gemeinsamen Kindern Auguste (1898–1980), Heinrich (1900–1971) und Ragnhild (1902–1968) die Saison 1904 auf der Station verbracht; Engø 1958, S. 152; Barthelmess 2003; frdl. Mitteilung Christoph C. Paul, Berlin.
- 40 *Kjóbstad* = »Kaufstadt«, vermutlich Buðir am Ende des Faskrudsfjords.
- 41 Fiskeboller, Bällchen aus passiertem und geliertem Fischfleisch.
- 42 Klöben, lockeres Brot, Stuten oder Blatz.
- 43 Laut Smári Geirsson, Norðfjörður, sind dies wohl natürliche, von Vereisungs- und Tauzyklen hervorgerufene Formationen und keine Eiderenden-Schutzflächen für die Daunenernte.
- 44 Das Gehöft östlich von Fagraeyri ist Víkurgerði. Dort war Magnús Þorsteinsson Bauer von 1897 bis 1928; frdl. Mitteilung Smári Geirsson, Norðfjörður, in E-Mail vom 2.11.2010.
- 45 Das heißt, unter dem um ca. eine Geschosshöhe aufgeständerten, hölzernen Flensplan befindet sich eine Speckzerkleinerungsmaschine. Per Eimerkettensystem wird der kleingehackte Speck durch den Flensplan ins Obergeschoss der unmittelbar angrenzenden Kocherhäuser befördert und dort von oben in die senkrechten, etwa 4 m hohen Presskocher geworfen.
- 46 Es handelt sich um den Werkmeister Nicklaus aus Pillau, Ostpreußen. Unter Pauls Vorgänger als Direktor der DSGG sollen die DSGG-Werkmeister Nicklaus und Grüneberg *an mehreren Walfangunternehmen zwischen Island und Grönland teilgenommen* haben; frdl. Mitteilung Bernd Wöbke in E-Mail vom 1.12.2008. Es ist noch zu prüfen, ob sie Besatzungsmitglieder der Bjørnøya-Expeditionen 1898 und 1899 waren; Barthelmess 2010.
- 47 Jón Davíðsson (1875–1954), Kaufmann in Buðir; frdl. Mitteilung Smári Geirsson, Norðfjörður, in E-Mail vom 2.11.2010.
- 48 Gemeint ist sicher Þórarinn Erlendur Tulínus, (Eskifjörður, 28. Juli 1860 – Kopenhagen, 10. November 1932), Kaufmann und Reeder in Fáskrúfsfjörður und Kopenhagen, und nicht Axel Valdemar Tulínus (\*1865), der Sysselmann (Sheriff, Polizeichef) der Suður-Múlasýsla, dessen Name in Pauls Pachtverträgen auftaucht. Biographische Notiz von Guðmundur Sveinsson, freundlicherweise mitgeteilt von Smári Geirsson, 17. Oktober 2010.
- 49 Dr. Georg Georgsson (1872–1940), der Leiter des mit dänischen und französischen Spendenmitteln finanzierten und von dem 1894 gegründeten Missionswerk »Les Œuvres de Mer« betriebenen Hospitals für französische Islandfischer; frdl. Mitteilung Smári Geirsson, Norðfjörður, in E-Mail vom 2.11.2010; Darrieu 1990; Avril & Quéméré 1984, S. 105f.; Miller 2005. – »Les Œuvres de Mer« gaben Sätze von Ansichtskarten mit Motiven aus Neufundland, St. Pierre et Miquelon, den Färöern und mindestens zehn Karten aus Island heraus, alles Regionen, in denen französische Nordatlantische operierten. Damit wurden Spenden für das Missionswerk eingeworben. Elf dieser Karten finden sich in Bertha Stapels Fotoalbum. Das französische Hospital wurde 1939 nach Hafnarnes auf der Südseite nahe der Fjordmündung verlegt, wo seine Wellblechruinen eines französisch-isländischen Restaurierungsprojekts harren; frdl. Mitteilung Smári Geirsson in E-Mail vom 18.11.2010.
- 50 Am Ende des Faskrudsfjords.
- 51 Peder Stangeland, in Norwegen geborener Kaufmann und Reeder in Buðir; frdl. Mitteilung Smári Geirsson, Norðfjörður, in E-Mail vom 2.11.2010.
- 52 Im Jahre 1900 wurde in Deutschland die 60-Stunden-Woche – zehn Stunden täglich an sechs Arbeitstagen pro Woche – gesetzlich eingeführt. Auf der Walfangstation wurde also täglich eine Stunde mehr gearbeitet als in der deutschen Industrie.
- 53 Der Frachter HÖLAR wurde 1893 von Nylands Verksted, Christiania (Oslo), für die heute noch aktive Kopenhagener DFDS (Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S) gebaut und am 11. August 1917 mit einer Kohlenladung von Sunderland nach Randers, Dänemark, von einem deutschen U-Boot versenkt.
- 54 Wohl das Kinderbett der am 12. September 1902 in Pillau geborenen Ragnhild Paul; Engø 1958, S. 152.
- 55 Stöðvarfjörður, eine Siedlung etwa 7,5 km südlich der deutschen Walfangstation am gleichnamigen Fjord.
- 56 Vermutlich hatten Bertha Stapel und die Tochter Grohmanns die Ausrüstung für das typische Damenspiel Croquet oder Krocket mitgebracht.
- 57 Die 1896 auf Kiel gelegte, 110 m lange und 2317 tons verdrängende LAVOISIER war ein Kreuzer der LINOIS-Klasse, hatte 280 Mann Besatzung und tat auf den Fanggründen französischer Fischer im Nordatlantik Dienst. 1920 ist sie aus den Schiffsregistern gestrichen.
- 58 Schiffsbiographisches zur VALKYRIEN war bis Manuskriptabschluss nicht zu ermitteln.
- 59 Im Dänischen und Norwegischen (hier »tak for sist!«) formelle wie rituelle Grußformel zu Beginn eines Treffens im Sinne von »Dank(e) für das letzte Zusammensein«.
- 60 Gemeint ist wohl Sigbjörn Þorsteinsson (1884–1915), der Bauer auf dem Gehöft Vík war. Der erwähnte Wasserfall ist die Víkurgerðisá; frdl. Mitteilung Smári Geirsson, Norðfjörður, in E-Mail vom 2.11.2010.
- 61 Zwischen 1892 und 1922 fand im November und Dezember auf dem Heiligengeistfeld in Hamburg der Dom-Markt statt, heute ein Volksfest mit drei Terminen im Jahr. Das Hippodrom, eine Reitarena für betrunkene und nüchterne Amateurreiter, gehörte schon in jenen Jahren zu den Attraktionen.
- 62 *Elv* = Fluss.
- 63 Pferdeführer.



- 64 Ein populärer Episodenroman Heinrich Seidels (1842–1906), der Glück durch ein einfaches, bescheidenes Leben thematisiert. Erste Teile erschienen 1882, eine Gesamtausgabe 1901 im Inselverlag.
- 65 Der Berg hinter der Walfangstation, zu Beginn von den Grohmanns so »getauft«; siehe unter dem 14. Mai 1905.
- 66 Ingvaldur, vermutlich ein Bewohner von einem der benachbarten Gehöfte, entweder Víkurgerði oder Vík; frdl. Mitteilung Smári Geirsson, Norðfjörður, in E-Mail vom 2.11.2010.
- 67 Bei Eyri, etwa 3 km westlich der Walfangstation.
- 68 Dänisch-norwegisch *knøl* oder *knølhval* = Buckelwal.
- 69 Dänisch *sysselmann*, isländisch *syslumadur*, eine Art Gemeindevorsteher, Polizeichef oder »Sheriff«. Sysselmann der Suður-Múlasýsla war Axel Valdemar Tulinius (1865–1937).
- 70 Dänisch *fuldmægtig* = Bevollmächtigter, eine Art Vizegemeindevorsteher oder »Deputy Sheriff«.
- 71 Der Fluss mit dem bereits genannten Wasserfall Víkurgerðisá.
- 72 Das Transportschiff VESTA war 1904 und 1905 in der Auswandererfahrt von Ostisland nach Nordamerika eingesetzt.
- 73 Wathne war Reeder und Kaufmann in Seyðisfjörður und Schwiegervater des Arztes Georg Georgsson; frdl. Mitteilung Smári Geirsson, Norðfjörður, in E-Mail vom 2.11.2010.
- 74 Biographisches zur Familien Johnsen und Schiffsbiographisches zur AURORA ließ sich bis Redaktionsschluss nicht ermitteln.
- 75 Der Enkel Georg Stapels, Professor Dr. Ernst-Dietrich Ahlgrim, weiß von keinem Verwandten Bertha Stapels mit dem Namen »Friedel«. Sie war zeitlebens unverheiratet und hatte keine Kinder. Vielleicht ist ein langhaariger Hund gemeint?
- 76 Dänisch *spermasethval* = Pottwal.
- 77 Ob es sich bei diesem Schoner um das 1885 von Trondhjems Mek. Verksted erbaute, 428 Tons große Frachtschiff KRYSTAL, havariert am 26. Januar 1913 bei Hustadvik, handelt, ließ sich bis Redaktionsschluss nicht klären; Haworth 2006.
- 78 Es ist unklar, ob Schoner-Kapitän Jacobsen den Wal tot auf See treibend gefunden oder ob einer der beiden deutschen Fangdampferkapitäne ihn gebeten hat, den erlegten Blauwal in die Nähe der deutschen Station zu schleppen, damit der Fangdampfer den Jagddruck aufrecht erhalten konnte. Auf jeden Fall stand nach geltendem Seerecht und Berge-recht Jacobsen ein Bregelohn zu, wenn nicht gar nach geltendem Recht am Wal ein Anteil im Wert des Kadavers. Nach dieser Saison wurde in der Hauptversammlung der GWFI unter anderem die Anschaffung eines Schleppers empfohlen; Barthelmess 2010.
- 79 Hierbei handelt es sich um Carl Guðmundsson (1861–1923), Kaufmann in Stöðvarfjörður; frdl. Mitteilung Smári Geirsson, Norðfjörður, in E-Mail vom 2.11.2010.
- 80 Hieraus wird deutlich, dass – anders als auf norwegischen Walfangschiffen – auf den deutschen Fangdampfern Kapitän und Walschießer nicht ein und dieselbe Person waren.
- 81 Da Bertha Stapel nirgends eine Kameraausrüstung – in jener Zeit mit allem Zubehör immerhin rund 20–70 kg schwer – erwähnt, die Heinrich Grohmann eventuell mitgenommen hatte, ist denkbar, dass alle Fotos in ihrem Album von Offizieren der LAVOISIER stammen. Vgl. hierzu auch den Eintrag unter dem 25. Juni, als die französischen Offiziere den Grohmanns gelungene Abzüge der Walfangstation zeigten (und verehrten?).
- 82 Festmacherboje, an der die aufgepumpten, treibenden Walkadaver vom Fangdampfer losgeworfen und ggf. vertäut werden, um sodann mit einer Barkasse einzeln an den Fuß der Aufschleppe (Slip) zum Flensplan geschleppt zu werden.
- 83 Der Name muss nicht deutsch, er kann auch norwegisch sein.
- 84 Es könnte sich um einen *spekkfinger* handeln, eine Berufserkrankung der Robben- und Walfänger. Im Zusammenhang mit Robbenfang wurde diese entzündliche Handkrankung erstmals 1907 medizinisch beschrieben. Sie entsteht oft aus Bagatellverletzungen der Hand oder der Finger beim Umgang mit Robben- und Walkadavern oder – bei heutigen Delphin- und Robbentrainern – sogar mit lebenden Meeressäugern. Die schmerzhafte Entzündung geht oft von selbst zurück, kann aber auch Gelenke und Knochengewebe angreifen und in sechs bis acht Monaten den Knochen so weit zerstören, dass amputiert werden muss. Norwegische Robbenfänger kennen sie unter dem Namen *spekkfinger*, britische und kanadische als *blubber finger* oder *seal finger* (*swile finger* im neufundländischen Englisch), russische als *tschinga* (Matthiesen 1951; Ryan 1995, S. 254, 278). Die historische deutsche Bezeichnung *grönländische Finger* wird in Feddersen & Asbach (1991, S. 46) erwähnt, doch fälschlich mit der Krätze in Verbindung gebracht. In den Robbenfanghäfen praktizierende Ärzte benannten den *spekkfinger* *Digitus pinnipedius*, nach der zoologischen Bezeichnung für Robben: *Pinnipedia*. Am häufigsten trat er beim Robbenfang in der europäischen Arktis auf, vor allem beim Fang von adulten Tieren während des Haarwechsels, selten beim Pelzrobbenfang im Nordpazifik oder beim Haarrobbenfang im Baltikum oder in der Antarktis (Candolin 1953; Lavaag 1940; Markham & Polk 1979; Olds 1957; Panagis & al. 1982; Rodahl 1946, 1952; Cawthorn 1994). Panaritien – laut »Klinischem Wörterbuch« eine *Entzündung der Finger mit Gewebeseinschmelzung infolge infizierter Bagatellverletzungen* – im Zusammenhang mit Walfang, oft desgleichen als *spekkfinger* bezeichnet, wurden ebenfalls beschrieben, doch als nicht so problematisch wie der *spekkfinger* der Robbenfänger angesehen (Isachsen 1927, S. 89; Wexelsen 1993; persönl. Mitteilung Michael Gilkes, Royal College of Surgeons, Brighton, 1992; persönl. Mitteilung Geoffrey Chapman, Dyfed, 1992; Cawthorn 1994). Von anderen seetierverarbeitenden Branchen her war er offenbar unbekannt (Matthiesen 1951). Seit Mitte des 20. Jahrhunderts wird der *spekkfinger* meist schon im Anfangsstadium erfolgreich mit Antibiotika aus der Schiffsarzneikiste behandelt (Rodahl 1952; Cawthorn 1994; persönl. Mitteilung Thorbjørn Trulsen, Direktor Polarmuseet Tromsø, 1997). Gleichwohl

- ist die spezifische Pathogenese dieser Berufserkrankung der Trantier-Verarbeiter ungeklärt (Beck & Smith 1976; Panagis & al. 1982; Cawthorn 1994).
- 85 Vgl. Eintrag unter dem 6. Mai und Anm. 37. Der Transportdampfer KONG INGE wurde 1890 in Newcastle für die Sønderfjeldske Dampskipselskab, Bergen, erbaut. 1903 erwarb Tulinius auch dieses Schiff für seine Reederei »Thore«. KONG INGE lief am 22. Dezember 1906 vor der Insel Flatey im Norden Islands auf Grund und war ein Totalverlust. Schiffsbiographische Angaben von Guðmundur Sveinsson, freundlicherweise mitgeteilt von Smári Geirsson, 17. Oktober 2010.
- 86 Wohl derselbe Schmied, der in der Wintersaison die Stationsanlagen gewartet hatte; siehe Tagebucheintrag unter dem ersten Tag auf Fagræyri (Anm. 38) sowie am 4. Juni, also möglicherweise der Bauer Indriði Jónsson. Eyri liegt etwa 3 km westlich der Walfangstation.
- 87 Heinrich Grohmanns Sohn Richard wurde am 11. Juli 1887 geboren.
- 88 Die beiden Pastoren des alten französischen Krankenhauses, vgl. Abb. 41.
- 89 Laut einem Inventar von 1906 bestand die Faskrudsfjordstation aus folgenden Baulichkeiten: Kesselhaus, Reparaturwerkstatt, Arbeiterbaracke, Speckhaus, Fleischhaus, Benzinhaus, Bäckerei, Flensplan, Brücke (Aufschleppe), Lagerhäuser I und II, Presskesselhaus, Tranbehälterhaus, Baracke II, Villa und schließlich die Schmiede; Wyk auf Föhr, Dr.-Carl-Häberlin-Friesen-Museum, Nachlass Tadsen; Barthelmess 2010.
- 90 Friðrik Friðriksson, ein Pastor, der in jener Zeit verschiedene Kirchen der Region betreute; frdl. Mitteilung Smári Geirsson, Norðfjörður, in E-Mail vom 2.11.2010.
- 91 Leute aus Buðir.
- 92 Siehe Anmerkung 89.
- 93 Wohl der 1891 in Rosendal von Skaaluren erbaute, 419 Tons große Frachter VIBRAN, 1935 VIBRAN II, zuletzt Ende der 1950er Jahre in Skien gelistet; Haworth 2006.
- 94 Es handelt sich möglicherweise um den 1892 von Bergens Mek. Verksted, Bergen, erbauten Frachter MODESTA, 528 Tons, ab 1923 bis 1931 unter dem Namen WESER unter deutscher Flagge; Haworth 2006.
- 95 Friedrich August Emil Zimmer, Prokurist, ab 1905 Alleininhaber von Knöhr & Burchard Nfl. und Vorstandschef der GWF.
- 96 Julius Bernhard Tadsen (1868–1955), der der ältesten Kapitänsfamilie Schleswig-Holsteins entstammt, wurde in Oevenum geboren. Er fuhr 15-jährig zur See, tat 1889/90 Marinedienst und war als Steuermann für die Reederei Laeisz, später als Kapitän für K & B tätig. Von 1907 bis 1935 arbeitete er bei verschiedenen Reedereien in Sydney. Nach Deutschland zurückgekehrt, hat er in gewissem Umfang Pläne zur Aufnahme deutschen Antarktswalfangs unterstützt. Jedenfalls berichtet der rührige Protagonist deutschen Antarktswalfangs vor und nach dem Zweiten Weltkrieg, Kapitän Karl Kircheiß – bekannt für manches gute »Garn« –, von einer diesbezüglichen Begegnung mit Tadsen, wobei er jedoch sowohl den Vornamen als auch den Geburtsort Tadsens aus der gedruckten Literatur falsch übernimmt und auch hinsichtlich der Altersangabe ohne Zweifel unrichtige Aufzeichnungen benutzt hat; Kircheiß 1950, S. 198. – In seinen eigenen Aufzeichnungen betont Julius Tadsen nicht nur seine persönlichen Bemühungen, 1948 bei den Alliierten die Erlaubnis zur Wiederaufnahme deutschen Walfangs zu erhalten, sondern auch die nirgends sonst vermeldete Lesart, dass er bereits 1906 konkrete Pläne zum Bau eines Walfangmuttersschiffs gehabt habe, bei dem man den ganzen Walkadaver zur Verarbeitung hätte an Deck ziehen können. Seine erhalten gebliebenen »Abschriften« von diesbezüglichen »Originaldokumenten«, die »Tønsberg, im August 1906« datiert seien, stammen aus dem Jahr 1949 (!); Wyk auf Föhr, Dr.-Carl-Häberlin-Friesen-Museum, Konvolut Tadsen. Sofern Tadsens späte Abschriften keinerlei Unrichtigkeiten enthalten, würden seine Ideen etliche norwegische Patente um Jahre und deren erfolgreiche technische Umsetzung gar um fast zwei Jahrzehnte vorweggenommen haben; vgl. Johnsen & Tønnessen 1959–1970, Bd. III, S. 50ff.; Barthelmess 2010.
- 97 Vgl. Tagebucheintrag unter dem 13. August.
- 98 Über die Familie Ernst war nichts zu ermitteln.
- 99 Offenbar Souvenirs.
- 100 Laut Smári Geirsson aus Norðfjörður, Island, muss der Name Guðný lauten. Es ist allerdings ein häufiger Name, sodass das am 16. August 1850 geborene Hausmädchen der Grohmanns einstweilen nicht identifizierbar ist; persönl. Mitteilung an Klaus Barthelmess in Sandefjord am 18.10.2010.
- 101 10 °C.
- 102 Berufjörður, etwa 30 km Luftlinie südwestlich von Fáskrúdsjörður.
- 103 X'nia = Christiania, ab 1925 Oslo. Es handelt sich möglicherweise um den Priester, Lehrer, Autor und Begründer der norwegischen Seemannsmission (1864), Johan Storjohann (1832–1914), der allerdings seit 1899 im Ruhestand lebte; Wasberg 2004.
- 104 Der Erstgenannte ist vermutlich der Prager Dozent Dr. Karl Schneider, Verfasser von »Zur Geschichte und Theorie des Vulkanismus«, Prag 1908, und des Aufsatzes »Ein Hilfsmittel zur Einführung in das Studium der Geologie«, in: Geologische Rundschau 1 (6), 1910, S. 285–287. – Im Frankfurter Adressbuch der Zeit gibt es sechs Einträge unter Fester, darunter zwei Juristen, ein Arzt und ein Bankdirektor. Der junge Herr Fester dürfte der Sohn eines von diesen gewesen sein. Ansonsten ist mir der Name als hiesiger Forschungsreisender nicht untergekommen; frdl. Mitteilung Frank Berger, Historisches Museum, Frankfurt, in E-Mail vom 15.11.2010.
- 105 1905 waren auf den Färöern sechs Walfangstationen mit elf Fangdampfern in Betrieb; Jacobsen 2007, S. 206; Hvalastöðin við Áir 2007, S. 20.

- 106 North British Station Hotel, am 15. Oktober 1902 in Edinburgh eröffnetes Luxushotel. Leith ist der Hafen von Edinburgh.
- 107 Wohlers Allee 28, Altona, Wohnhaus der Familie Heinrich Grohmanns.
- 108 Wohl nicht der alte Firmengründer Christian Salvesen (Mandal, Norwegen, 1827 – Edinburgh, 1911), sondern einer seiner Söhne, vermutlich Theodore Emil Salvesen, der seit 1899 die Expansion der Firma im Walfang betrieb. Er war Konsul verschiedener skandinavischer Staaten. Die Firma Christian Salvesen & Co. ist seit 1872 in Leith ansässig und war in den 1920er Jahren die größte Walfangreederei der Welt; Vamplew 1975; Elliot 1998.
- 109 Umgekehrt war Tulinius Salvesens Agent in Ost-Island.
- 110 Ein populärer Aussichtspunkt im Zentrum Edinburghs.
- 111 1883–1890 erbaut, überspannt sie auf 2,5 km den Firth of Forth zwischen North und South Queensferry.
- 112 Eine Freundin oder Bekannte? Es gibt keine Frau mit Namen oder Kosenamen *Bite* in der Familie Grohmann.
- 113 Thema der im September 1904 uraufgeführten musikalischen Komödie ist erwartungsgemäß nicht die Ausbeute einer Walfangaison. Es geht darin vielmehr um eine junge Dame, die als »Debitantin« in die Gesellschaft eingeführt wird und trotz ihres unschicklichen Rauchens als »gute Partie« der Saison gilt.
- 114 Ein *hansom cab* ist ein einspänniges, zweirädriges Pferdewagen-Cabriolet, bei dem der Fahrer oben hinter der Fahrgastkabine sitzt und die Zügel über deren Dach geführt werden; Oxford Illustrated Dictionary 1975, S. 381.
- 115 Lateinisch so geschrieben. Gemeint ist wohl *shopping*.
- 116 Bernhard Hart.
- 117 Staatsarchiv Hamburg, Handelsregisterakte der GWFI, Sign. 1943-271, fol. 24.
- 118 Johnsen & Tønnessen 1959–1970, Bd. II, S. 540. Die Quelle für Tønnessens Angaben sind anscheinend – siehe ebd., Bd. II, S. 539, Anm. 36 – Unterlagen im Archiv der Firma Salvesen, die die Stationsanlagen der GWFI im Jahre 1907 erwarb.
- 119 Johnsen & Tønnessen 1959–1970, Bd. II, S. 540.
- 120 Schnakenbeck 1928, S. 32.
- 121 Die in Anm. 117 genannte Handelsregisterakte gibt fol. 34 bloß *nicht ganz die doppelte Anzahl Wale* im Vergleich zum Vorjahr an.
- 122 Johnsen & Tønnessen 1959–1970, Bd. II, S. 540.

#### Danksagung:

Allergrößten Dank schulden wir Smári Geirsson, Neskaupstaður, Norðfjörður, Island, der in zahllosen E-Mails und persönlichen Gesprächen mit Klaus Barthelmess nahezu sämtliche isländischen Namensnennungen in Bertha Stapels Tagebuch auflöste. Er wurde darin hilfreich unterstützt von Guðmundur Sveinsson, Neskaupstaður, Norðfjörður, der vor allem sein schiffsbiographisches und ortskundliches Wissen mit uns teilte. Smári stellte auch den Kontakt zu Kristín Ágústsdóttir her, die die treffliche Karte des Fáskrúðsfjörður für uns zeichnete und lebenswürdige Nervenstärke auch nach dem achten Änderungswunsch bewies. Ohne Smári und seine Freunde wäre diese Tagebuchedition um viel lebensvolles Lokalkolorit ärmer. *Dakkar þér fyrir!*

Kristján Loftsson von der Walfangreederei Hvalur H/F und Eiríkur Ólafson von der örtlichen Einkaufsgenossenschaft Kaupfélag Fáskrúðsfirðinga ermöglichten Klaus Barthelmess 1998 den Besuch des Stationsgeländes. Dank gebührt ferner Christoph C. Paul, Berlin, für großzügige Möglichkeiten zur Einsichtnahme in den Nachlass von Heinrich Grohmanns Vorgänger Dr. Carl Paul, sowie Holger Bittlinger, Erik Jensen, Karl Lüden, Nick Redman und Trausti Einarsson für kleine und große Hilfen. Dank sagen wir auch den Archivaren der benutzten Archive und der Redaktion des DSA.

## Three Months on the German “Germania” Whaling Station in Faskrudsfjord, East Iceland: The Diary of Bertha Stapel, 1905

### Summary

After two seasons with moderate whale catches and the high operating costs of an experimental processing plant, Heinrich Grohmann – a board member of the second modern German whaling company – had taken over the management of its whaling station in East Iceland. He was accompanied by his daughter Anne Grohmann and the sister of his son-in-law, Bertha Stapel.

Bertha left behind a remarkable diary of their three-month sojourn. It is accompanied by a photo album whose pictures are reproduced here in their entirety. Rather than focusing on the technicalities of running a whaling station and its workforce, her female perspective yields valuable insights into the social interaction between the manager's family and the locals as well as an injured flenser. Almost all whaling stations – both traditional and modern – are characterized by peripheral geographical location, and Stapel's diary sheds light on the "soft skills" required to maintain such an operation at a European outpost, located at a substantial distance from the economic centre whose entrepreneurs invested their capital in such faraway whaling ventures.

The young women kept house for the manager, whose daily work at the whaling station is only sparsely outlined. Apparently the workforce was run by the foreman, an experienced Norwegian whaler. The rendering plant for processing the whale blubber, meat and bone is referred to only in passing. Grohmann is portrayed in his encounters with the locals – for example when he leaves the station for errands or business, sometimes taking the women with him –, in his role as the fatherly patron of the villa who, for instance, reads aloud for evening entertainment, as a host to visitors, or when he is sick (he would die a year later). The farmers and artisans living close by are described in more detail: how they reacted to visits by the Germans, how they delivered supplies or rendered useful – or poor – services, and how such relationships developed over the course of time. There are frequent visits from the elite of the society in Buðir on the other side of the fjord, specifically the doctor, the pastor, relatives of the major merchants, and captains of vessels calling. The vegetation and the terrain are described in great detail. Apparently the diarist was fond of collecting pretty stones. There is no description of the fauna except brief mention of rats, the odd Icelandic horse, and of course a few of the whale carcasses slipped up onto the flensing platform. Unlike most novices to whaling, though, Stapel makes no emotional comment on the archetypal size of whales, although the photos showing her and the Grohmanns posing with dead whales – taken by visiting French naval officers – adhere to the compositional conventions for whaling station photography.

In spite of the warmth with which the diarist describes the people in the Faskrudsfjord, after three months at the whaling station outpost the "relief party" is greeted with glee by all. To judge by the markedly contrasting detail in which she describes the accommodations and other passengers on the transport ships, the sights and entertainment in the metropolitan port cities visited, and even the seasickness, they were glad to return from the periphery.

## Trois mois dans la station allemande de pêche à la baleine, « Germania », dans le Faskrudsfjord en Islande orientale. Le journal de Bertha Stapel, 1905

### Résumé

Après deux saisons de capture modérées et de coûts d'exploitation élevés d'une station de traitement expérimental, Heinrich Grohmann, un membre du directoire de la deuxième compagnie allemande de pêche à la baleine moderne, avait repris la gestion de la station en Islande de l'Est. Il était accompagné de sa fille Anne Grohmann et de la sœur de son gendre, Bertha Stapel. Bertha a laissé de leur séjour de trois mois un remarquable journal, auquel était joint un album photo, dont toutes les prises de vue sont reproduites ici. Plus que la technologie employée à faire tourner la station de pêche à la baleine et sa main d'œuvre humaine, sa perspective féminine établit un compte-rendu précieux sur l'interaction sociale de la famille du directeur avec les autochtones, ainsi qu'avec un coupeur de lard de baleine blessé. Depuis que pratiquement toutes les stations baleinières, à la fois les traditionnelles et les modernes, se caractérisaient par un



emplacement excentré, en périphérie, le journal de Bertha Stapel éclaire les compétences sociales nécessaires pour maintenir une telle opération dans un avant-poste de l'Europe, situé à une distance substantielle du centre économique, où les entrepreneurs investissaient leurs capitaux dans de telles entreprises lointaines de pêche à la baleine.

Les jeunes femmes tenaient la maison pour le directeur, dont le lecteur apprend peu de choses sur le travail quotidien à la station. Apparemment, la main-d'œuvre était dirigée par le contre-maître, un baleinier norvégien expérimenté. L'entreprise d'équarrissage pour le traitement de la graisse de baleine, de la viande et des os, n'est évoquée qu'en passant. Grohmann est mentionné dans ses relations avec la population indigène, c'est-à-dire lorsqu'il quitte la station pour des achats ou ses affaires, emmenant parfois les femmes avec lui, également dans son rôle d'hôte paternel de la villa, par exemple en lisant lors de soirées, en recevant des visiteurs ou bien lorsqu'il était malade (il devait mourir un an plus tard). Les paysans et les artisans vivant à proximité sont évoqués plus en détail, la façon dont ils réagissent lors de visites rendues par les Allemands, comment ils présentaient des requêtes ou se rendaient plus ou moins utiles, et comment de telles relations évoluaient au fil du temps. On rend fréquemment visite à l'élite de la société de Buđir de l'autre côté du fjord, en particulier au médecin, au pasteur, aux familles des principaux commerçants et aux capitaines des navires de passage. La végétation et le terrain sont décrits dans le détail. Apparemment, Bertha était passionnée de jolies pierres qu'elle collectionnait. Il n'y a pas de description de la faune, à l'exception d'une brève évocation de rats, de l'étrange cheval islandais, et bien sûr, de quelques carcasses de baleines hissées sur la plateforme de dépeçage. À la différence de la plupart des novices en la matière, Bertha ne fait pourtant aucun commentaire ému sur la taille archétypique des baleines, bien que les photos (faites par des officiers de la marine française en visite) la montrant elle et les Grohmann en train de poser devant des baleines mortes répondent aux modèles standard de composition de la photographie de station de pêche à la baleine.

Malgré la chaleur que dégagent les descriptions des gens dans le Faskrudsfjord, après trois mois passés dans cet avant-poste de la pêche à la baleine, la « soirée fêtant la libération » est accueillie par tous avec gaieté. À en déduire par les détails fortement contrastés des descriptions relatant l'hébergement et les autres passagers sur les navires, les vues et les distractions dans les villes portuaires métropolitaines visitées, et même le mal de mer, ils étaient apparemment heureux de quitter la périphérie et de rentrer.