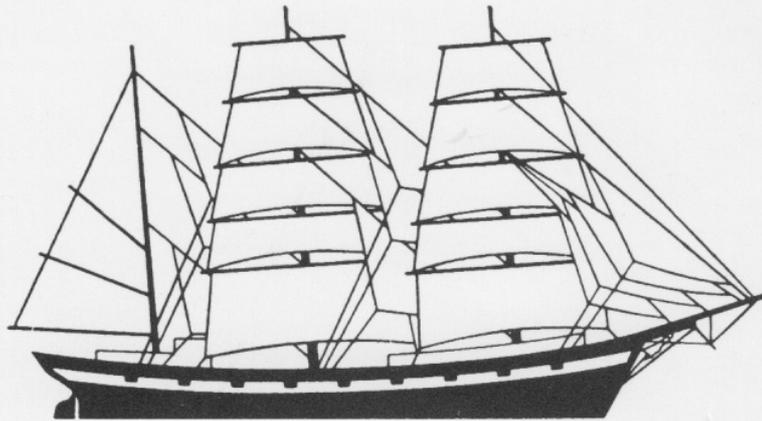


Deutsches Schiffahrtsarchiv

20.1997

Sonderdruck



Zeitschrift des Deutschen Schiffahrtsmuseums



Kabel

SOZIALE PSYCHIATRIE IM TREIBEIS: DAS SCHICKSAL DER MANNSCHAFT DER »HANSA«

VON KARL-HEINZ ARNOLD UND REINHARD A. KRAUSE

Im Frühjahr 1870 treiben 14 Männer auf einer großen Eisscholle entlang der Ostküste Grönlands. Ihre »Heimat«, die Schonerbrigg HANSA, wurde Monate zuvor vom Packeis zerdrückt. Die Gruppe ist Teil der zweiten deutschen Nordpolar-Expedition, die unter großem öffentlichen Beifall am 15. Juni 1869 Bremerhaven verließ. Zwei Schiffe wurden damals verabschiedet: die GERMANIA, ein für diese Expedition erbauter Schoner mit Dampfmaschine, die rund 25 kW an die Schraube liefern konnte, und die als Tender fungierende HANSA.

Ziel und Auftrag der Expedition muten heute seltsam an. Man wollte ins »eisfreie Polarmeer« vordringen. Auf 75°N sollte das Packeis vor der grönländischen Küste durchquert werden, um dann im »eisfreien Küstenwasser« gen Norden zu fahren. Der geistige Vater dieses Unternehmens, der international bekannte Geograph August Petermann (1822–78), vertrat eine noch weitergehende Hypothese. Er war davon überzeugt, daß sich das nördliche Grönland quer durch das zentrale arktische Becken bis in die Nähe der Beringstraße erstrecke. Seiner Vorstellung gemäß würde die Expedition somit, unter beiläufiger Entdeckung des Nordpols, problemlos den Pazifik erreichen.

An Bord der beiden Expeditionsschiffe befinden sich Wissenschaftler diverser Fachrichtungen. Einer dieser Herren ist der Arzt und Biologe Dr. Reinhold Buchholz (1837 bis 76). Zusammen mit seinem Kollegen Dr. Gustav Laube (1839–1923) bildet er das wissenschaftliche Personal der HANSA. Beim Eindringen in das ostgrönländische Eis verlieren die Schiffe den Kontakt. Die HANSA, als Seg-



Die Offiziere und Wissenschaftler der zweiten deutschen Nordpolar-Expedition: Dr. Buchholz (rechts unten), Dr. Laube (links unten), Kapitän Hegemann (Mitte rechts). (Archiv DSM)

ler im dichten Packeis kaum manövrierfähig, wird mehrfach »vom Eis besetzt«. Im September schließen sich die Schollen um das Schiff, am 22. Oktober versinkt die HANSA im Eismeer; den gewaltigen Eispresungen vermochte das Schiff nicht standzuhalten.

Am 10. März 1870 wird Dr. Buchholz verrückt

Dr. Buchholz sei – so vermerkt Friedrich Hegemann (1836–1913), der eismeererfahrene Kapitän der HANSA, im Schiffstagebuch – *schon immer tiefsinnig & melancholisch*¹ gewesen. Gewiß war »Freund Buchholz«, wie er hier von Hegemann genannt wird, ebenso wenig wie dessen Kollege Dr. Gustav Laube und die Mannschaft der HANSA darauf eingestellt, im Packeis vor der Ostküste Grönlands schiffbrüchig zu werden. Seit dem 21. Oktober hausten die Männer auf einer Eisscholle. Am 10. März 1870 – nach 142 Tagen des Kampierens im Treibeis – wird Buchholz, so notiert Hegemann im Schiffstagebuch, offensichtlich verrückt: *Unser Freund Buchholz ... hat in den letzten Tagen mehrere Zeichen von Irrsinn gegeben. Heute hatte er sogar einen Anfall von Tobsucht zu bestehen.*² Steuermann Richard Hildebrandt (1843–1911) schreibt unter dem Datum 9. März 1870: *Dieser arme Mensch ist seit vorgestern in auffallender Weise verändert und zwar scheint er sich eine Grille in den Kopf gesetzt zu haben, daß wir Verräther und alle nicht zu trauende Personen seien. Er meidet unsere Gesellschaft, flieht derselben sogar. Phantasiert, hat sehr unruhige Nächte, spricht selbst des Tages fast nur Unsinn und fühlt sich auch bei der harmlosesten Unterhaltung beleidigt. ... Uns ist wirklich recht bange um ihn, da wir uns ihm kaum nähern dürfen.*³

Der Beginn einer Therapieggeschichte im Treibeis

Hier beginnt eine interessante Kranken- und Therapieggeschichte: Fernab jeglicher Zivilisation bangt ein Häuflein von Menschen unter unsäglichen Bedingungen um ihr Überleben: Durch ständig wiederkehrende, gewaltige Eispresungen verkleinert sich die Wohnscholle dramatisch, ihr endgültiges Zerbersten muß jederzeit befürchtet werden. Schneestürme brausen über die Hütte hinweg, Eisberge kommen in Kollisionskurs, die Nahrung wird knapp, alle Hoffnung richtet sich auf eine schnelle Drift nach Süden, auf die Wärme des Frühjahres und die dann beginnende Chance, mit Rettungsbooten eine Eskimosiedlung Südgrönlands oder gar eine Missionsstation in Südwestgrönland zu erreichen. Und in dieser fatalen Lage leistet sich jener Gelehrte seinen Wahnsinn: Er redet davon, zur Küste aufbrechen zu müssen, macht sich immer wieder mit beachtlicher Überlegung aus der ihm zuteil werdenden Beaufsichtigung fort, stürzt sich in kurzen Momenten des Unbeobachtetseins in das eiskalte Wasser – kurzum, eine wahnhafte psychotische Störung scheint sich hier zu entfalten.

Dr. Reinhold Buchholz. Archiv DSM

Die Mannschaft nimmt sich des »verrückten Gelehrten« mit erstaunlicher Gelassenheit und Geduld, aber auch mit wohlorganisierter Fürsorge an. Weder bricht eine allgemeine Panik aus, in der sich die immer wieder nur mühevoll zurückgedrängten Todesängste und die Verzweiflung über die so ungewisse Lebenslage ausbreiten könnten, noch zeigt sich

Angstabwehr durch Projektion, die zu einer massiven Ausgrenzung des sich so ungehemmt seiner Leidensüberdrüssigkeit hingebenden Dr. Buchholz hätte verleiten können.

Der letztgenannte Aspekt wird hier in einem krassen Experiment untersuchbar: Von tödlicher Kälte bedroht, befindet man sich auf einer driftenden Scholle in der nächtlichen Szenerie des krachenden arktischen Eises. Schlaf wird nur unter der schwachen Hoffnung möglich, beim Zerbrechen oder Kentern der Scholle möge noch die Zeit gegeben sein, um das Rettungsboot zu erreichen. Aber selbst wenn man dieses noch erreichte, es befände sich gleichfalls wie eine Nußschale in dem tückischen Kräftespiel der Eismassen. Daß diese Lage die Grenze des menschlich Erträglichen überschreitet, ist – auch aus der Perspektive eines seemännischen Alltags – höchst wahrscheinlich. Folgerichtig wären psychische Dekompensationen allgemein zu erwarten gewesen. Aber das Experiment, dem sich die vierzehn Männer unfreiwillig ausgesetzt sehen, nimmt eine andere Entwicklung. Unsere Schiffbrüchigen verfügen offensichtlich über eine erhebliche Adaptionsfähigkeit und über eine kulturelle Formung, die selbst auf der Eisscholle vor Ostgrönland das Humanum alsbald wieder einkehren läßt. So hindern sie mit völliger Selbstverständlichkeit den verrückten Doktor an seiner Selbsttötung. Sie bedauern, daß er sich dieser fixen Idee verschrieben hat, und sind bekümmert darüber, daß er von dieser durch Gespräche nicht abzubringen ist. So ist zwar die verbale Psychotherapie bald gescheitert, das therapeutische Handeln jedoch keineswegs beendet, wie der weitere Verlauf dieses insgesamt 200tägigen Ausharrens auf der Eisscholle zeigt, dem sich noch weitere 36 Reisetage in den Booten und auf kleinen Schollen anschließen.

Nur die Wissenschaft kennt den Wahnsinn nicht

Bemerkenswerterweise finden sich im offiziellen Expeditionsbericht des Bremischen Vereins für die Deutsche Nordpolarfahrt nur zwei vage Hinweise auf die seltsamen Anwendungen des Dr. Buchholz und auf die Reaktionen der Mannschaft⁴; auch die Standardwerke über die Entwicklung der deutschen Polarforschung⁵ erwähnen diese Episode nicht. Aufgedeckt wurde diese Geschichte durch den am Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung in Bremerhaven beschäftigten Mitautor, Dr. Reinhard A. Krause. Bei der Sichtung noch vorhandener Archivunterlagen über die »Gründungsphase deutscher Polarforschung 1865–1875« zeigten sich Spuren, denen er weiter nachging.⁶ Mittlerweile ist es gelungen, drei Tagebücher über die Schollenfahrt der HANSA ausfindig zu machen, in mühsamer Kleinstarbeit zu transkribieren und kommentiert zu editieren, so daß nun nachlesbar wird, wie Hegemann, der Kapitän, Hildebrandt, der erste Steuermann, und Wilhelm Bade (1843–1903), der zweite Steuermann, diese Schreckensfahrt erlebt und überstanden haben. Zudem gibt es Aufzeichnungen von Dr. Laube⁷ und sogar einen Bericht des Patienten selbst⁸, die späterhin verfaßt worden sind und die gleichfalls als längst verschollene Druckwerke nun wiederentdeckt wurden. Und schließlich fand sich auch der Privatdruck der Lebenserinnerungen des Kapitäns Hegemann, der ausführlichere Bemerkungen zur Buchholz-Geschichte enthält.⁹ So liegen interessante und vergleichend auswertbare Quellen vor.

Gemeindenaher psychiatrischer Versorgung auf der Eisscholle

Wie ging die Mannschaft nun mit ihrem Patienten um? Kapitän Hegemann stellt Dr. Buchholz zunächst unter Aufsicht. Dazu gehört, daß mit dem Patienten regelmäßig Spaziergänge auf der Scholle unternommen werden müssen, die beidseitige Wirkung entfalten:

*Dadurch befördern wir seine und zugleich unsere Nachtruhe.*¹⁰ Da Buchholz die Musik der geretteten Spieluhr Freude macht, wird diese, die eigene Überreizung ignorierend, in kritischen Zeiten unablässig in Betrieb gehalten. Geduldig versucht man, ihn am Kartenspiel zu beteiligen. Als einziger genießt er den Komfort eines Nachtgeschirrs. Dieser Umstand findet allerdings nur dadurch Erwähnung, daß Buchholz versucht, den Inhalt desselben über Laubes Kopf zu entleeren.

In allen Tagebüchern zeigt sich wiederholt die Sorge der Mannschaft, Buchholz könne in unbewachten Momenten etwas zustoßen oder er könne entweichen, denn allein gelassen in der Wildnis des arktischen Eises hätte ihn nach wenigen Stunden der Tod ereilt. Vergleichsweise entspannt notiert Hegemann am 17. März: *Der Zustand unseres Freundes Buchholz hat sich zwar zu unseren Gunsten gebessert; doch scheint wenig Hoffnung zu sein, daß er wieder hergestellt wird. Er ist in einen stillen friedlichen Irrsinn verfallen.* Dann jedoch geschieht folgendes – ein entschlossener Fluchtversuch von Buchholz hätte beinahe Erfolg gehabt: *Heute Mittag versuchte es der Dr Buchholz wieder zu entlaufen. Die Wache konnte nicht so schnell hinzueilen um ihn vom Herunterspringen abzuhalten. Dabei hat sich der Dr den einen Fuß verstaucht, was wir für gar nicht schlecht halten da er vorläufig an's Weglaufen verhindert ist.*¹¹ Hildebrandt notiert drei Wochen später: *Dr Buchholz aber macht uns noch immer die verschiedenartigsten dummen Streiche. So wollte er am Ostertag Abends als das Wetter in voller Kraft über uns hinwegbrauste einmal aus dem Hause, da er es sehr dringend machte konnten wir es ihm nicht abschlagen. Doch kaum war er einige Schritte durch den tiefen Schnee gewatet, legte er sich in denselben hinein und wollte den Rock über die Ohren gezogen in dieser Lage verharren bleiben und seine Wache hatte alle Mühe und Noth genug ihn wieder unter Dach zu bringen.*¹²

Zur Ätiologie des Gelehrten-Wahnsinns

Ausführlicher als in den Aufzeichnungen von Hegemann und Hildebrandt findet die Stimmungslage der Mannschaft in Bades Tagebuch ihren Niederschlag, wenngleich die Eintragungen in ihrer teilweise romanhaften Ausschmückung Zweifel aufkommen lassen, ob



Dr. Gustav Laube. Archiv DSM

diese so tatsächlich bei grimmiger Kälte auf einer Eisscholle verfaßt worden sind. Ständige Aufmerksamkeit widmet Bade der psychischen Verfassung der Wissenschaftler. So schildert er schon für den August 1869, daß nach dem Festfrieren im Treibeis der Pessimismus bei Herrn Dr. Laube ausgebrochen sei: *Dr. Laube ist sehr niedergeschlagen und muthlos, daß für ihn nur in der Erreichung der Küste etwas zu machen ist, wo er als Geologe nur seine Thätigkeit entfalten kann. ... jetzt aber, nachdem er glaubt, daß Alles vergebens ist, setzt er keine Hand mehr an. Sein guter Humor ist dahin, und denkt er an Nichts Anderes, als an die Schrecknisse des Eises.*¹³

Für den jungen Wissenschaftler bedeutet dieser Expeditionsverlauf tatsächlich das Ausbleiben der Fundstücke und Daten, und damit ist der erhoffte Nutzen für den universitären Aufstieg dahin. Ähnlich geht es seinem Kollegen Dr. Buchholz, der als Biologe immerhin bis zum Untergang des Schiffes eine rege Sammlertätigkeit entfalten konnte. Noch im September 1869 holt Buchholz vom Deck der im Eise treibenden HANSA mit einem Kastengerät Kleintiere und Pflanzen vom Meeresboden herauf (»Drätschen«) und

widmet sich hingebungsvoll deren Untersuchung. So entsteht eine beträchtliche Sammlung, die am 20. Oktober mit der HANSA im Polarmeer versinkt.

Das Tagebuch Bades zeichnet die anfängliche Verzweiflung der Besatzung auf, aber auch deren Besinnung und Entschluß, auf der Eisscholle zu kampieren und mit der bekannten Süddrift des Ostgrönlandstromes der Rettung zuzusteuern. Allerdings scheint bei Laube und Buchholz dieses Sichfügen in die neue, wenngleich fatale Lage nicht einzutreten. *Während wir längst unsere gewöhnliche Ruhe und Geistesfrische wieder erlangt haben, können die beiden Gelehrten immer noch nicht so recht wieder ins Gleichgewicht kommen. Anstatt wie wir in frischer Luft sich Bewegung zu machen, sich dadurch zu zerstreuen, sitzen sie trotz aller Ermahnungen fast immer im Hause, hängen ihren melancholischen Gedanken nach, und verderben durch ihre Klagen unsern guten Humor.*¹⁴ Etliche Seiten danach vermerkt Bade allerdings ähnliches zur Stimmungslage der Mannschaft: *Es ist das wohl eine Lage, wo man melancholisch werden kann, ... Dunkel ist es draußen um uns, und dunkel ist es auch oft in unserm Gemüth.*¹⁵

Die Psychologie der extremen Extremsituation

Als in den ersten Januartagen des Jahres 1870 in heulendem Orkan, schneidender Kälte und stockfinsterer Nacht die große Scholle bricht, sehen sich alle Männer dem Tode nahe. Bade braucht einige Seiten seines Tagebuches, um sich von diesem Gefühl zu lösen und den Lebensmut wiederzufinden. Dazu bemerkt er: *Der Mensch ist doch ein sonderbares Wesen. Kaum ist er der größten Nähe des Todes entflohen, so ist er wieder obendrauf ... Freilich keine Regel ohne Ausnahme, Dr. Laube ist nicht meiner Ansicht, er hält Alles für verloren, und da er nie wieder bei Menschen zu kommen glaubt, so verbirgt er seine Feigheit dadurch nicht. Auf uns macht das natürlich einen widerlichen Eindruck.*¹⁶

Eine Wetterabschwächung bringt den Männern eine gewisse Erholung – kaum zwei Tage lang –, um sie dann mit noch extremeren Ereignissen zu konfrontieren: Die Scholle scheint



Am 12. Januar 1870 birst die Scholle; ein Riß führt mitten durch das Hansa-Haus. (Diese, sowie alle folgenden Abbildungen entstammen der in Anmerkung 4 zitierten Quelle.)

in Stücke zu gehen. An die Boote geklammert, haben die Männer bereits voneinander Abschied genommen. Die Brandung schlägt über die Schollenränder, in unmittelbarer Nähe der Kauernenden. Und wenn eine Reihenfolge im Tode vorhersehbar ist – die freiwillig mit Hildebrandt um den BISMARCK, das kleinste der drei Boote, Versammelten haben bei einem solchen Unwetter von vornherein keine Überlebenschance. Die Gefühle in dieser Situation reflektierend, trägt Bade siebzehn Tage nach den Ereignissen in seine Kladde ein: *So konnte ich doch noch ärgerlich werden über Dr. Buchholz, der gänzlich verzagt war. Er fragte mich, ob ich noch Hoffnung habe, ich antwortete, daß allerdings wenig Grund dazu vorhanden sei, jedoch stände es mir noch immer frei, auf irgend eine günstige Wendung zu hoffen. Er rief aus: »Wie ist es möglich, daß sich ein Mensch einer solchen Selbsttäuschung hingeben kann?« In derselben Verfassung befand sich Dr. Laube. Die Leute verhielten sich wenigstens still und ruhig.*¹⁷

Das Wunder geschieht, die Scholle zerbricht nicht, und die Männer überleben. Wenige Tage später, als sie bei dichtem Schneetreiben bemerken, daß der ihnen verbleibende Schollenrest mit hoher Geschwindigkeit gegen einen riesigen Eisberg driftet, scheint ein Ende unabwendbar: ... *Nerven konnten diesen Drangsalen nicht lange mehr Stand halten. Dr. Laube redete die Combüse [gemeint ist der Kochherd] des Kochs als den Kapitän an, so abwesend war sein Geist. Dr. Buchholz weinte still vor sich hin, und wir Anderen sahen mit trotzigem Herzen, daß kein Ausweg sich zeigte, ...*¹⁸ Der Zusammenstoß und damit der Untergang bleibt aus. Schließlich zerspringt die schon sehr klein gewordene Scholle just an der Stelle, an der das schützende Haus errichtet ist. Das Kämpfen im Freien, der Verlust des HANSA-Hauses und das hektische Bergen der verbliebenen Vorräte und Güter löst bei den Männern Verzweiflung aus. Bade vermutet, daß vielleicht mancher sich den eisigen Tod herbeigewünscht haben mag. Trotzdem – bald beginnt die Mannschaft für das Weiterleben zu sorgen: Zwei kleine Unterkünfte werden errichtet, ein Kochhaus und ein Kohleziegelhaus, das im Vergleich zum verlorenen winzig ausfällt, denn die Materialien fehlen nun. Ein Teil der Männer muß deshalb in den Booten übernachten, dies trifft auch den Kapitän und die Gelehrten: ... *von Letzteren war namentlich Dr. Laube wieder gewaltig verzagt, glaubte sein letztes Ende sei da, und jammerte wie ein altes Weib.*¹⁹ Von Dr. Buchholz berichtet Bade: *Dr. Buchholz hat alle Liebe zum Leben verloren, liegt immer im Schlafsack im Großboot, und kommt gar nicht mehr heraus. Wir müssen ihn dort füttern, damit er nicht verhungert.*²⁰ Einige Zeilen später wird bezüglich der Gelehrten vermerkt: *Hoffentlich erhalten wir sie am Leben und bei Verstand, daß die Aufregung sie nicht aufreibt.*

Nach mehreren Wochen stellt sich offensichtlich auch unter diesen Extrembedingungen eine gewisse Alltagsroutine ein. Die Mannschaft beschäftigt sich mit der Verbesserung der Wohnbedingungen und der Überholung der Boote und klammert sich an die Hoffnung einer raschen Süddrift. Über seltsame Anwandlungen des Dr. Laube und die »Volksmeinung« schreibt Bade: *Dem Dr. Laube kommt zuweilen die kühne Idee an, krank zu sein. Da es dann nicht recht kommen will, simuliert er, und bemüht sich zu phantasieren, die Leute vergleichen ihn mit einem alten Weibe, das in die Wochen soll. Schade nur, daß Dr. Buchholz immer nicht mit der Medizin heraus will, die ich ihm dann so gerne gönne. ... Nun, das alte Sprichwort sagt, »je gelehrter, je verkehrter«, und wunderliche Leute muß es ja auch geben.*²¹

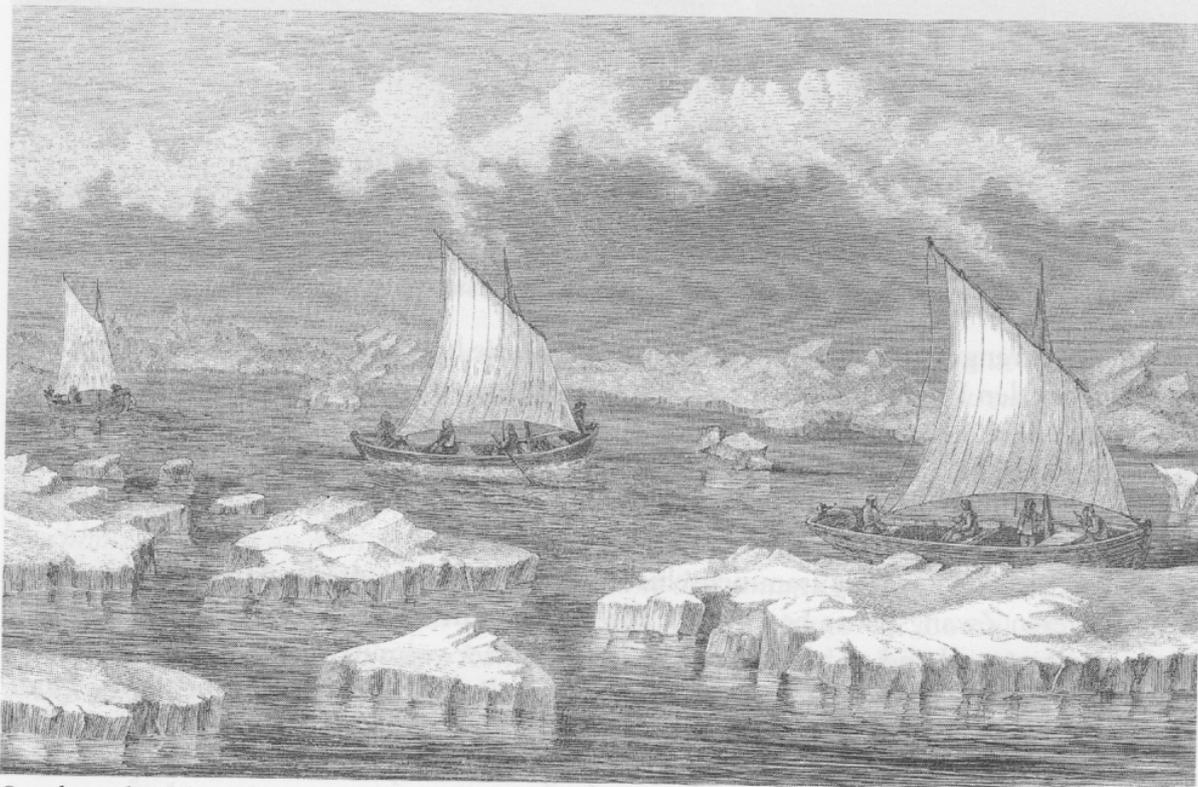
Die Begegnung mit dem Wahn des Anderen

Nur wenige Seiten danach schreibt sich dann Bade mit etlichen allgemeinen Betrachtungen an den Satz heran: ... *aber es ist ein Fall eingetreten, der den schrecklichsten unserer Erleb-*

nisse die Krone aufsetzt, ... ich scheue mich das Wort niederzuschreiben, und es muß doch sein, der Wahnsinn ist unter uns ausgebrochen.²² Dr. Buchholz sei der »Betreffende«. Und dann erwägt Bade, ob dessen Zustand eine Folge der Kälte oder der langen Dauer der Eisfahrt oder der Dunkelheit der Polarnacht sein könne, oder ob vielleicht »frühere Gründe« vorhanden seien, die dieses »Übel« unter den jetzigen Drangsalen zum Ausbruch hätten kommen lassen.

Einige Tage nach dem Tobsuchtsanfall von Buchholz notiert Bade, daß der Kranke von der »Idee« besessen sei, er könne nicht mehr nach Greifswald zurückkehren. Außerdem versuche er, auf mathematischem Wege das Rätsel der Sphinx zu lösen.²³ Auch Steuermann Hildebrandt berichtet über entsprechende Äußerungen von Buchholz, in denen ein offenkundig angstbesetztes Thema aufscheint: *Heute bekam er einige klare Momente in denen er mir eine Geschichte erzählte ...* Es folgt eine verworrene Schilderung, die sich offenbar auf Intrigen und Skandale in Greifswald bezieht und in denen neben vielen unbekannt Namen auch Petermann eine Rolle spielt. ... *Letztes habe ich notiert, um damit gewissermaßen einen Grund angeben zu können, daß schon diese Reihe von verschiedenen Ergebnissen vor Beginn der Expedition dem Dr Buchholz im Sinn gelegen haben müssen. D.h., er, stille wie er immer war, sich zu Allerlei Hirngespinnsten gemacht hat, und somit den Keim seines jetzigen Zustandes schon mit an Bord gebracht haben wird.*²⁴

Nach dem Sturz des Dr. Buchholz erhält Bade die Aufgabe, auf den Patienten achtzugeben. Dies bringt auch Bade in Bedrängnis: *Es ist ein äußerst schwierige Sache, einen vollkommen irren Menschen in einer Lage wie die unsrige zu bewachen; man kann beinahe selber daran verrückt werden.*²⁵ Einige Wochen später klagt Bade über die verbalen Attacken des Patienten: *Dr. Buchholz macht uns das Leben recht sauer, fortwährend macht er Krakel, und wirft Einem größere Grobheiten und Injurien an den Hals, als dem Andern, man muß wirklich auch in dieser Weise seine Geduld üben.*²⁶ Klagen gibt es auch über den Kollegen des Patienten: *Dr. Laube wettet immer auf das Schlechte, immer auf unser Verderben, der Mensch muß durch seine Angst ganz wunderbarlich geworden sein.*²⁷

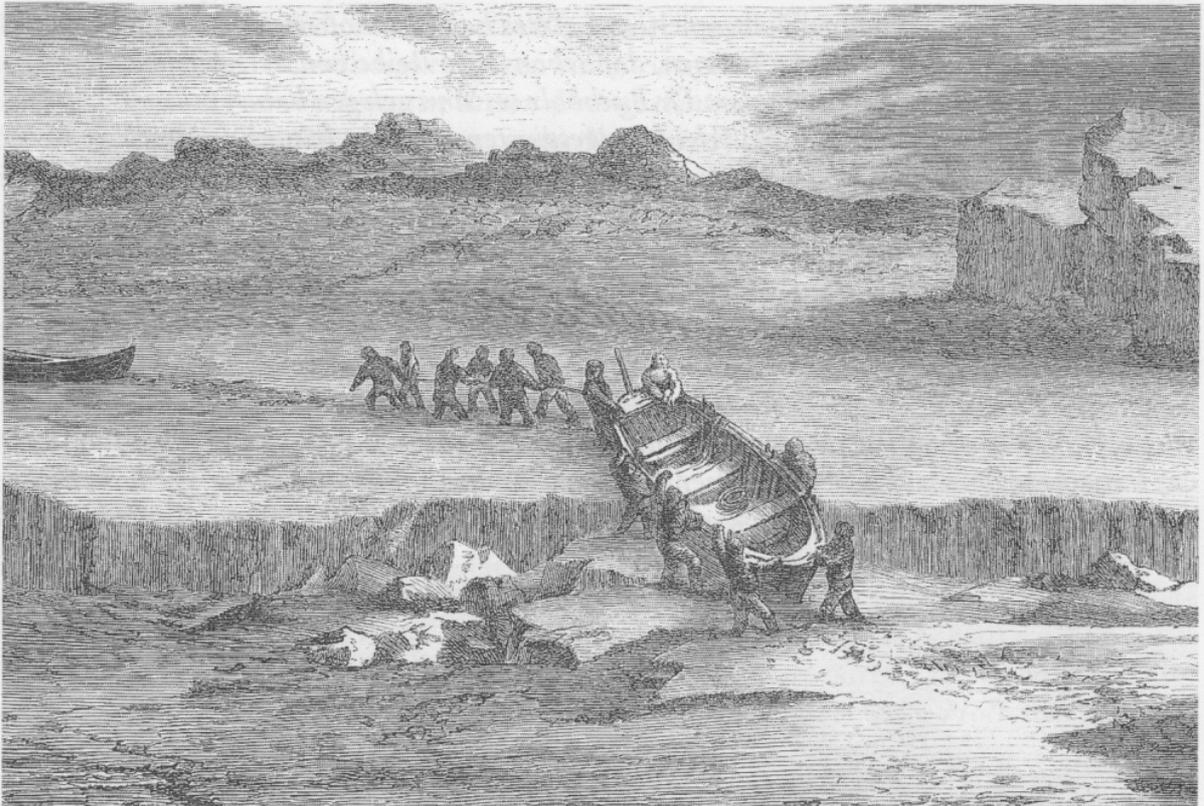


Segel- und Ruderfahrt zur Südspitze Grönlands.

Von der Akutstation zur Dauerpflege

Im Mai scheint die Stimmung entspannter geworden zu sein. *Dr. Buchholz schwatzt in den letzten Tagen soviel Blech und Unsinn, daß man fortwährend über ihn lachen muß. Es ist zwar traurig, jedoch da es einmal nicht zu ändern ist, für uns viel angenehmer als wenn er fortwährend schimpft und zankt. Dr. Laube ist wie immer sehr langweilig und unbehülflich, trägt nicht gerade zur Erhöhung des guten Humors mit bei; solche Leute taugen einmal nicht auf See, das Geschäft will von Jugend auf geübt sein.*²⁸

In der zweiten Maiwoche 1870 – mittlerweile sind 200 Tage auf der driftenden Eisscholle vergangen – bricht die Mannschaft auf. Die Stimmungslage ist euphorisch, gleichwohl aber konzentriert. Alle wissen, daß eine zweifelhafte Reise in kleinen Fahrzeugen vor ihnen liegt. Die Enge wird größer, der Proviant knapp. Nässe, Kälte und außerordentliche kör-



Mühsam werden die Boote über das Eis hin zum Küstenwasser gezogen.

perliche Anstrengungen drängen die Männer zeitweise bis an die Grenzen ihrer Möglichkeiten. Über den Patienten berichtet Bade: *Dr. Buchholz führt eine traurige Existenz. Der Wahnsinn ist seit unserem Aufbruch so gewaltig geworden, daß er gar nicht mehr versteht was man zu ihm spricht. Er muß im Boot ständig angebunden sein, da er oft plötzlich hinaus will. Essen und Schlafen thut er fast gar nicht, er hat schon in dieser Zeit gewaltig abgenommen.*²⁹

Als das Eis sich wieder zusammenschiebt, muß die Fahrt unterbrochen werden. Nach einer längeren Zwangspause beschließen die Männer, die Boote über das Eis zum wenige Meilen entfernten Land zu ziehen, wo sie freies Wasser vermuten. Alle Hände sind dabei gefragt: ... *Dr. Buchholz erleichtert unsere Lage auch nicht, da er nicht mit ziehen kann, müssen wir ihn bei den Böten zurücklassen. Bisher verhielt er sich ruhig, heute Morgen aber, als wir zurückkamen, war er fortgelaufen, wir folgten seiner Spur, erwischten ihn, und sahen uns genötigt, ihn an Händen und Füßen zu binden und ihn so ins Großboot zu legen.*³⁰

Die Rettung ist dem Patienten just deren Gegenteil

Am 14. Juni erreichen alle Besatzungsmitglieder der HANSA Friedrichsthal, eine kleine Missionsstation deutscher Herrnhuter westlich von Cap Farewell. Bade notiert: *Gerettet sind wir wieder eingetreten in die Welt.*³¹ Die Stimmung der Mannschaft wandelt sich hin zur Freude und Dankbarkeit. *Der freundlichste Empfang wurde uns zu Theil und wir sind der Missionsstiftung nicht wenig dankbar dafür, daß diese ihre Mitglieder bis hinauf nach Grönland geschickt werden,* schreibt Hildebrandt.³²

Der Patient der Mannschaft hingegen scheint an dieser Rettung wenig Anteil zu nehmen: *Am ersten Tage hielt sich der Dr Buchholz ziemlich gut, doch schon am zweiten Tage hatten wir nur noch unsere liebe Noth, viel Verdruß und Kummer an ihm. Er war weggelaufen und niemand war im Stande ihn zwischen den Klippen und Bergen wieder aufzufinden. ... Wir*



Friedrichsthal, eine Missionsstation der Herrnhuter an der Südspitze Grönlands.

*segelten den Fjord entlang und fanden ihn richtig, wie er bemüht war an dem steilen Ufer entlang zu gehen. Sehr bald saß er jetzt im Boote und war wieder unter strenger Aufsicht.*³³

Nach einigen Tagen Aufenthalt segeln die HANSA-Leute wieder die Westküste hinauf, um eine derjenigen Siedlungen zu erreichen, die von Seeschiffen angelaufen werden. Weiterhin sind die Männer also in ihren Booten unterwegs. Steuermann Bade schreibt: *Dr. Buchholz jagte uns an dem Morgen wieder einen Schreck ein. Als wir von Nennortalik mit einer steifen Brise fortsegelten, stürzte er sich, ohne daß jemand ihn greifen konnte, mit einer fabelhaften Geschwindigkeit aus der Hoffnung [so hieß eines der Boote] ins Wasser. ... Glücklicherweise war ich mit dem König Wilhelm [das größte der drei Boote] etwas zurück, und konnte daher den um Hülfe rufenden Irren bergen. ... Hoffentlich wird das Bad keine üblen Folgen weiter haben, als daß er wo möglich noch irriger geworden ist.*³⁴

Am 4. Juli 1870 können die HANSA-Leute auf einem dänischen Segler, den sie in Julia-
nehaab antreffen, die Rückreise beginnen, die sich allerdings aufgrund der widrigen Eisver-

hältnisse verzögert. Erst einen Monat später gelangt das Schiff in freies Wasser und nimmt Kurs auf Kopenhagen. Kapitän Hegemann notiert am 11. August 1870: *Um 10 h AM war Buchholz auf das Quarterdeck geschlichen und stürzte sich über Bord. ... Da das Wetter so schön war ... konnten wir schnell das Boot herunter lassen und den Dr retten.*³⁵ Und Steuermann Bade kommentiert in seinem Tagebuch: *... Das Bad hat ihn durchaus nicht aufgerüttelt, sein Wahnsinn wird durchaus nicht besser.*³⁶ Kapitän Hegemann erwähnt in seinen Aufzeichnungen noch zwei weitere Versuche von Dr. Buchholz, sich von Bord zu stürzen.

Am 1. September 1870 trifft das Schiff in Kopenhagen ein; die Mannschaft reist mit dem Zug weiter nach Hamburg, wo sie am Abend des 3. eintrifft – unbeachtet von der Öffentlichkeit. Die große »Illumination« der Stadt gilt der Feier des Sieges der deutschen Truppen in der Schlacht von Sedan. Buchholz betreffend schreibt Kapitän Hegemann: *Nach Rücksprache mit dem Hamburger Comité [für die deutsche Nordpolarfahrt, repräsentiert durch Wilhelm von Freedon, 1822–94] übergab ich Herrn Dr. Buchholz dem dienstuenden Arzte der Anstalt Friedrichsberg bei Hamburg, Dr. ... mit dem von seiten des Hamburger Comité's gesprochen worden war. Der Arzt versprach die Krankheit genau zu prüfen ...*³⁷

Die Katamnese

Hier endet die seltsame Kranken- und Therapiegeschichte, von der der Übergang hin zur Gesundung des Patienten nicht bekannt ist. Jedenfalls hat Dr. Buchholz späterhin universitär reüssiert und befindet sich bald in äquatorialen Breiten des Globus an der Westküste Afrikas als biologisch forschender Professor der Universität Greifswald.³⁸ Die Ängste und Nöte bezüglich seiner wissenschaftlichen Laufbahn, die ihn in der Arktis bedrängten, erwiesen sich als wenig begründet. Auch Dr. Laube gehört rasch zu den Berufenen; er wurde Geologieprofessor in Prag.

Einen ungewöhnlichen Abschluß stiftete Dr. Buchholz, indem er eine kleine Abhandlung über seine Erlebnisse auf der grandiosen oder tragischen (was eher vergessen wird) Expedition verfaßte. Dieses Heftchen liest sich bei Kenntnis der anderen Tagebücher mit besonderer Spannung. Es gelingt dem Autor, ohne Bezug auf seine doch monatelang andauernde psychotische Verfassung die heiklen Situationen der Schollenfahrt auf den zwei letzten Seiten seines Berichts zu beschreiben: *So fuhren wir während der Monate Februar, März und April, ohne dass uns etwas Bemerkenswerthes zugestossen wäre, wie ich glaube, bis in die Nähe des 63. Grades immer parallel mit der Küste ...*³⁹

Der von Dr. Laube veröffentlichte Bericht sollte offensichtlich ein flott geschriebenes Reisetagebuch darstellen. Laube erwähnt darin die Buchholz-Geschichte mit einem Satz: *Aber eine neue schwere Sorge war uns beschieden. Freund Buchholz war krank. Den furchtbaren Aufregungen, welche unsere Lage mit sich brachte, war der körperlich schwächliche Mann nicht gewachsen, und mit Schrecken nahmen wir wahr, wie sich Nacht um seinen Geist zu legen anfing. Armer, armer Freund, von uns Allen hast du das schwerste Los gezogen!*⁴⁰

Über Nähe und Funktion des Wahnsinns auf arktischen Expeditionen

Daß unter den Extrembedingungen des Schiffbruchs und der Schollenfahrt psychische Dekompensationen stattfinden können, ist eigentlich nicht verwunderlich. Diese sind – jedenfalls für die mit den Gefahren der damaligen Seefahrt nicht vertrauten Mitglieder der Mannschaft – sogar mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erwarten. So gesehen sind die Seelen-

zustände des Dr. Buchholz und wohl auch die Seltsamkeiten des Dr. Laube als reaktive Symptome zu verstehen. Im Falle von Buchholz scheint jedoch eine andere psychische Konfliktlage, die im Normalalltag durch die Herrschaft des Ich gut und sicher verdrängt werden kann, emporgekommen und unabweisbar zu werden. Er fühlt sich in zweifacher Weise als gescheitert. Weder vermag er den Expeditionserfolg nach Hause zu bringen, noch ist die dort zurückgelassene Gefahr des Skandals verbannt. Diese dürfte, so vermutet Buchholz folgerichtig, durch die wissenschaftliche Erfolglosigkeit sogar noch ungehinderter um sich greifen. So bleibt ihm nur noch die paranoide Situation, daß er mit Errettung aus dem tödlichen Eise in den »sicheren« beruflichen wie privaten Ruin daheim hineingerate. Diese Perspektive scheint ihm unerträglich zu sein, noch auf der sicheren Heimfahrt versucht er, dieser durch Selbsttötung zu entgehen.

So könnte eine psychodynamische Erklärung für den psychotischen Zustand lauten. Gewiß aber ist auch dieses Symptom überdeterminiert. Wenig Beachtung findet in allen Polargeschichten die Frage, wie es in den Männergesellschaften und in deren engster Enge ein psychosexuelles Auskommen geben kann. Die Abwehr homophiler erotischer Impulse gehört aufgrund deren massiver Tabuisierung gewiß zu den psychoenergetischen Höchstanforderungen, und eine homoerotische Verführung oder eine sogar selbst versuchte Annäherung mag unter die schwerste Zensur des Über-Ich fallen, das letztendlich entweder durch Selbstbestrafung (Suizid) oder Verzicht auf Identität, d.h. durch Irrewerden, seine Herrschaft zu sichern trachtet.

Die Psychologie der Extremsituation kann gleichfalls einiges an Hypothesen anbieten. Die soziale Dichte (»crowding«) kann ein so bedrohliches Ausmaß annehmen, daß nur noch der Verzicht auf Sozialität in Form von asozialer und damit die notwendige Distanz schaffender Verrücktheit als Ausweg bleiben mag. Und nicht zuletzt zermürbt das permanente Durchstehen von Existenzangst den Überlebenswillen und begünstigt depressive Reaktionen.

Gleichwohl: Was die Mannschaft der HANSA für ihren Patienten anbieten konnte und wollte, das allerdings darf sich der Terminologie der heutigen psychiatrischen Versorgung durchaus »gemeindenah« nennen. Es spiegelt darüber hinaus die interessante Form der Sozialpsychiatrie wider. Hier wird der Wahn zwar als etwas Fremdartiges gesehen, jedoch wird dieser nicht als Bedrohung der eigenen psychischen Verfassung empfunden. Mit fürsorglicher Bestimmtheit wird der Mannschaftskamerad Buchholz schlicht und einfach daran gehindert, sich das Leben zu nehmen. Ansonsten geht der »Alltag« um ihn herum weiter. Buchholz' verbale Entgleisungen werden mit Bedauern, nicht jedoch mit unangemessener Emotion beantwortet – die Mannschaft bleibt auch mit einem »Irren« an Bord ihrer Aufgabe treu. Systematisch betrachtet darf sie ihrem Patienten durchaus dankbar sein, denn er nimmt ihnen allen den Weg in den Wahn ab und verschont sie von diesem Schicksal. So lassen die Schilderungen von Steuermann Bade den Schluß zu, daß Dr. Laube nur um Haaresbreite jener Buchholz'schen Symptomatik entgehen konnte.

Die Erlebnisse der Expeditionsmitglieder gehören zu den unglaublichen Abenteuern, an denen die Geographiegeschichte nicht eben arm ist – Abenteuer, die häufig im Namen der Wissenschaft standen. Bei der Erkundung der hohen Breiten unseres Globus ist es wiederholt zu dramatischen Situationen gekommen. Die österreichisch-ungarische Polarexpedition von 1872–74 lernte – wie es in deren romanhafter Wiedergabe durch Christoph Ransmayr⁴¹ treffend formuliert wird – »die Schrecken der Finsternis und des Eises« in zwei Überwinterungen und während eines unsäglichen Rückmarsches durchs Eismeer kennen. 25 Jahre zuvor endete in tragischer Weise die Franklin-Expedition; Sten Nadolny⁴² zeichnet in seinem Roman »Die Entdeckung der Langsamkeit« ein faszinierendes Bild ihres Kommandanten und seiner arktisch-adaptierten Seelenverfassung.

Die kommerziellen Eisfahrer – die Wal- und Robbenfänger, die seit dem 16. Jahrhundert in die arktischen Gewässer segelten – kannten Schiffbruch und Schollendrift durchaus. Eine bewegende Schilderung bietet z.B. die wiederaufgelegte Autobiographie von Jens Jakob Eschels (1757–1842) aus Niblum auf Föhr, deren zweites Kapitel folgende Überschrift trägt: »Mit elf Jahren Schiffbruch im grönländischen Eis«. ⁴³

Anmerkungen:

- 1 Krause, R.A.: Zweihundert Tage im Packeis. Die authentischen Berichte der »Hansa«-Männer der deutschen Ostgrönland-Expedition 1869 bis 1870. (= Schriften des DSM 46.) Hamburg 1997 – im weiteren zitiert – Krause 1997. Der erste Teil des Buches enthält die Tagebücher des Kapitäns Hegemann und der Steuerleute Hildebrandt und Bade, die während der deutschen Ostgrönland-Expedition 1869/70 aufgezeichnet wurden. Das Tagebuch des Ersten Steuermanns Hildebrandt beginnt allerdings erst mit dem Januar 1870. S. 141.
- 2 Ebd., S. 141.
- 3 Ebd., S. 141.
- 4 Verein für die Deutsche Nordpolarfahrt in Bremen (Hrsg.): Die zweite Deutsche Nordpolarfahrt in den Jahren 1869 und 1870 unter Führung des Kapitäns Karl Koldewey. Erster Band: Erzählender Teil. Leipzig 1874, S. 96f.: *Nur ein Ereignis, welches Anfang März eintrat, betrübte uns sehr: unser Dr. Buchholz, welcher sich bisher in allen Momenten der Gefahr muthvoll und entschlossen gezeigt hatte, wurde trübsinnig und es entwickelte sich bei ihm ein Nervenübel, das ihn erst in der Heimat wieder verlassen sollte. – Unser Gesundheitszustand ist gut, nur Buchholz ist nach wie vor leidend.* (S. 111)
- 5 Siehe z.B. Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung (AWI): 125 Jahre deutsche Polarforschung. Bremerhaven 1993; Reinke-Kunze, C.: Aufbruch in die weiße Wildnis. Die Geschichte der deutschen Polarforschung. Hamburg 1992. – Nur einen Halbsatz dazu enthält eine recht entlegene Veröffentlichung von Abel, H. & Jessen, H.: Kein Weg durch das Packeis. Anfänge der deutschen Polarforschung (1868–89). (= Schriften der Wittheit zu Bremen, Reihe D, Abhandlungen und Vorträge, Bd. 21, H. 1.) Bremen 1954, S. 27: *Ohne nennenswerte Schäden an Leib und Seele hatten alle Männer die schweren Strapazen überstanden. Nur bei Buchholz waren schon auf der Eisscholle Gemüthsdepressionen zutage getreten, die er dann aber in der Heimat schnell überwand.*
- 6 Krause, R.A.: Die Gründungsphase deutscher Polarforschung, 1865–1875. (= Berichte der Polarforschung, Nr. 114, hrsg. vom Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung.) Bremerhaven 1992.
- 7 Laube, G.: Reise der Hansa in's nördliche Eismeer. Reisebriefe und Erinnerungsblätter. Prag 1871.
- 8 Buchholz, R.: Erlebnisse der Mannschaft des Schiffes Hansa bei der zweiten deutschen Nordpol-Fahrt nebst Bemerkungen über das Leben der Thiere im hohen Norden nach brieflichen Mittheilungen des Herrn Dr. Buchholz, hrsg. v. d. Königl. physikalisch-ökonomischen Gesellschaft zu Königsberg. Königsberg 1871.
- 9 Hegemann, F.: Meine Lebenserinnerungen. Meine Lebenserinnerungen aus der Zeit vom Frühling 1843 bis zum Spätsommer 1911, gewidmet meiner lieben Frau und treuen Lebensgefährtin. Hamburg 1912, S. 219f.: *Der Monat März dahingegen brachte mehrere aufregende Erlebnisse. Das schlimmste derselben war die schwere Nervenerkrankung unseres Arztes und Zoologen, des guten Dr. Buchholz. Herr Dr. Buchholz, kein sehr kräftiger Mann, konnte die körperlichen Anstrengungen im Januar nicht ertragen. Dieses führte dazu, daß er die quälenden, seine Nerven zerrüttenden Gedanken über das Scheitern aller seiner Hoffnungen, die er auf ein glückliches Gelingen der Expedition gebaut hatte, nicht los werden konnte. ... Die Ursache der Erkrankung unseres unglücklichen Kameraden, welche ihren Höhepunkt in einem Ausbruche eines Tobsuchtsanfalles erreichte, war nach meiner Ansicht, dessen große Furcht vor der Märzspringflut. Nach dem Tobsuchtsanfalle machte Herr Dr. Buchholz mehrere Versuche sich das Leben zu nehmen. Wir durften ihn daher nicht aus den Augen verlieren, und waren genötigt ihn meistens gebunden mit uns zu führen und während der Nacht in einem kleinen Verschlage, neben meiner Pritsche, durch Taue vor dessen Eingang festzuhalten. Es ist geglückt den bedauernswerten Herrn Dr. Buchholz mit uns nach der Heimat zurückzubringen, woselbst er bald von seiner Krankheit geheilt wurde. Als er später auf hoher See über Bord gesprungen war, konnte Herr Hildebrandt ihn vor dem Ertrinken retten.*
- 10 Krause 1997, S. 146.
- 11 Ebd., S. 150.
- 12 Ebd., S. 165.
- 13 Ebd., S. 40.
- 14 Ebd., S. 81.
- 15 Ebd., S. 86.
- 16 Ebd., S. 103/04.

- 17 Ebd., S. 107.
 18 Ebd., S. 108.
 19 Ebd., S. 113.
 20 Ebd., S. 114.
 21 Ebd., S. 136.
 22 Ebd., S. 144.
 23 Ebd., S. 150.
 24 Ebd., S. 142.
 25 Ebd., S. 151.
 26 Ebd., S. 162.
 27 Ebd., S. 165.
 28 Ebd., S. 172.
 29 Ebd., S. 176.
 30 Ebd., S. 187.
 31 Ebd., S. 198.
 32 Ebd., S. 207.
 33 Ebd., S. 208.
 34 Ebd., S. 216.
 35 Ebd., S. 229.
 36 Ebd., S. 229.
 37 Zit. n. Krause (wie Anm. 6), S. 188.
 38 Ebd., S. 263.
 39 Buchholz (wie Anm. 8), S. 34f.
 40 Laube, (wie Anm. 7), S. 76f.
 41 Ransmayr, C.: Die Schrecken des Eises und der Finsternis. Frankfurt 1984.
 42 Nadolny, S.: Die Entdeckung der Langsamkeit. München 1983.
 43 Eschels, J.J.: Lebensbeschreibung eines Alten Seemanns von ihm selbst und zunächst für seine Familie geschrieben. Erstausgabe 1835 in Altona, gedruckt auf Kosten des Verfassers. Neu herausgegeben von Albrecht Sauer. Hamburg 1995.

Anschrift der Verfasser:

Dr. Karl-Heinz Arnold
 Kielmoorweg 23
 D-27574 Bremerhaven

Dr. Reinhard A. Krause
 Alfred-Wegener-Institut für
 Polar- und Meeresforschung
 D-27568 Bremerhaven

Community psychiatry on drifting ice: The fate of the HANSA crew

Summary

The voyage of the HANSA strikes one today as one of the strangest and most hazardous arctic expeditions of the last century. The second German North Pole Expedition left Bremerhaven on June 15, 1869. Two ships started the expedition: the GERMANIA, a newly built steam-powered schooner, and the brig HANSA, serving as a supply ship. Both vessels set out to cross the drift ice at 75 degrees N, heading towards the east coast of Greenland where ice-free coastal waters were expected to allow easy passage past the North Pole. The two ships lost contact in the icy waters of East Greenland and their crews continued to seek their way through the drifting ice separately. While the GERMANIA managed to reach the coast, the HANSA, a sailing ship without an engine, was beset by ice closing in on it. On October 22 the crew had to abandon ship because ice pressure had caused severe damage to the vessel's hull. The HANSA sank, its crew managing to escape onto a big ice field drifting in the middle of the East Greenland stream.

During the following 200 days the fourteen men were exposed to extraordinary amounts of stress and suffering. Yet they exerted huge efforts to survive: Using coal

briquettes and some equipment rescued from the ship, they constructed a house on the ice, providing shelter against storm, snow and cold. In January the ice field suddenly burst in a storm and the house was destroyed; the men saved their lives by getting into the lifeboats, where they sat out the end of the storm. When the weather had calmed, the members of the crew found themselves on a small ice floe; half of the stocks had been lost in the icy waters but the boats were still intact. The crew now raised a small hut and primitive cooking facilities and began their journey towards the southern edge of Greenland, drifting at a distance of some 30 miles away from the coast. At last they were able to leave their ice field; with great effort they managed to pull the boats across the floes to the shore from where they hoped to reach open water. This final part of the journey took twenty-eight days. They sailed around Cape Farewell and reached Friedrichsthal, a small settlement of the Herrnhuter missionaries on the south-west coast. They had found their way back to civilisation. From Friedrichsthal they finally embarked on a ship to Copenhagen where they arrived on September 1, 1870.

The complete official report of the Second German North Pole Expedition was published in 1874 by the *Verein für die Deutsche Nordpolfahrt* (Association for German North Pole Exploration) in Bremen. Only one sentence mentions the fact that Dr. Reinhold Buchholz, one of the two scientists on board the HANSA, had become mentally ill while camping on the ice field, some 100 days after leaving the ship. The journey of the HANSA crew is generally described as a tough and successful adventure in the arctic ice drift. While researching the expedition documents still available, Reinhard A. Krause found three personal diaries in the archives. The first was written by Friedrich Hegemann, the captain of the HANSA. The second source is a limited private publication of the biography of Richard Hildebrandt, the First Officer on board the HANSA, and the third is the diary of Wilhelm Bade, Second Officer of the HANSA. These extremely interesting documents were transcribed literally by Reinhard A. Krause and published under the title *200 Tage im Packeis* (200 Days on Pack-Ice) in 1997. The diaries provide remarkable insight into the process of the setting in of mental illness as well as into the situation in general, in which huge effort was required for the maintenance of mental health in view of the extremely challenging conditions and constant fight for survival. The reports also depict the process of recognising and treating a dramatic form of psychosis by a group of laymen: The HANSA crew tried to understand the psychotic ramblings of Dr. Buchholz; they prevented his suicide several times, and described their own feelings of alienation and fear as they lived at close quarters with the "doctor" who himself had become a patient. Today this non-segregating form of psychiatric delivery can be called social psychiatry. Personal guidance, support, observation, the forcible prevention of escape, the ignoring of verbal insults – all such "therapeutic" activities were developed as a matter of course by a group of people who were themselves fighting hard against extremes of hunger, cold and despair.

Un cas de psychiatrie sociale sur la banquise à la dérive: le sort de l'équipage du HANSA

Résumé

Le voyage du HANSA apparaît aujourd'hui comme ayant connu l'une des fins la plus étrange et la plus hasardeuse des expéditions polaires du siècle passé. La seconde expédition allemande pour le pôle Nord quitta Bremerhaven le 15 juin 1869. Au départ, l'expédition comportait deux navires: le GERMANIA, une goélette à vapeur toute récente et le HANSA, un brick qui servait de bateau de ravitaillement. Les deux bâtiments se mirent en route pour traverser les glaces à la dérive au 75e degré nord afin d'atteindre la côte est du Groenland. Ils espéraient y trouver les eaux côtières sans glace, ce qui leur aurait ainsi permis de passer facilement vers le pôle Nord.

Malheureusement, les deux navires perdirent le contact dans les eaux glacées du Groenland est et les équipages tentèrent séparément de trouver leur route en se guidant à travers les glaces. Tandis que le GERMANIA réussissait à atteindre la côte, le HANSA, un voilier dépourvu de moteur, fut surpris par la glace qui l'emprisonna. Le 22 octobre, la pression de la glace ayant causé de graves avaries dans la coque du navire, l'équipage dut abandonner celui-ci. Le HANSA sombra, tandis que son équipage tentait de fuir sur un vaste icefield dérivant au milieu du courant du Groenland est.

Durant les 200 jours suivants, les quatorze hommes furent victimes d'incroyables tensions et souffrances. Il leur fallut déployer d'immenses efforts pour survivre: utilisant des briquettes de charbon et le peu d'équipement rescapé du bateau, ils construisirent sur la glace une maison qui leur procura un abri contre la tempête, le froid et la neige. En janvier, la tempête fit soudain éclater l'icefield et la maison fut détruite. Tous les hommes sauvèrent leur vie en grimpant dans les canots de sauvetage où ils attendirent la fin de la tempête. Lorsque celle-ci se calma, l'équipage se trouvait sur un petit morceau de banquise; la moitié de leur stock avait disparu dans les eaux glacées, mais les canots étaient intacts. L'équipage se bâtit donc une petite hutte et aménagea un endroit pour faire la cuisine; ils commencèrent à se déplacer en direction de la pointe sud du Groenland, dérivant à une distance d'environ 30 miles de la côte. Enfin, ils purent quitter leur icefield; ils réussirent avec d'inimaginables efforts à tirer les canots à travers les glaçons jusqu'à la baie où ils espéraient atteindre l'eau libre. Cette partie finale de leur voyage dura 28 jours. Ils naviguèrent au large du Cap Farewell avant de rejoindre Friedrichsthal, un petit campement de missionnaires de Herrnhuter sur la côte sud-est. Ils avaient enfin retrouvé le chemin de la civilisation. De Friedrichsthal, ils embarquèrent sur un navire pour Copenhague, où ils arrivèrent le 1er septembre 1870.

Le rapport officiel sur la 2nde expédition allemande du pôle Nord fut publié en 1874 par le *Verein für die deutsche Nordpolfahrt* (l'Association pour les expéditions allemandes au pôle Nord) à Brême. Il n'y a qu'une phrase mentionnant que le Dr. Reinhard Buchholz, l'un des deux scientifiques à bord du HANSA, fut atteint d'une maladie mentale pendant qu'il campait sur un icefield, environ 100 jours après avoir quitté le HANSA. Le voyage de l'équipage du HANSA est généralement décrit comme une aventure courageuse au sein des glaces à la dérive, couronnée de succès. Pendant qu'il effectuait des recherches dans les documents de l'expédition encore disponibles, Reinhard A. Krause y trouva trois journaux intimes. Le premier avait été rédigé par Friedrich Hegemann, le capitaine du HANSA. La deuxième source est une publication privée limitée de la biographie de Richard Hildebrandt, le premier officier de bord du

HANSA. Le troisième journal fut écrit par Wilhelm Bade, second du HANSA. Ces documents très intéressants furent transcrits littéralement par Krause et publiés en 1997 sous le titre: *200 Tage im Packeis* (200 jours sur les glaces à la dérive).

Les journaux donnent de remarquables renseignements sur le processus d'aggravation de la maladie mentale, ainsi que sur la situation générale qui contraignait à d'énormes efforts pour maintenir l'équilibre psychique, les conditions extrêmes menaçant constamment la survie. Le rapport décrit aussi le processus de découverte et de traitement d'une forme dramatique de psychose par un groupe de profanes: l'équipage du HANSA tenta de comprendre toutes les affabulations psychotiques du patient Dr. Buchholz, dont il empêcha plusieurs fois le suicide, tout en décrivant ses propres sentiments d'angoisse et d'aliénation au contact étroit du «Docteur», qui se trouvait lui-même devenu patient. Aujourd'hui, cette méthode de thérapie psychiatrique sans ségrégation est appelée «psychiatrie sociale». Encadrement personnel, soutien, observation, empêcher les fuites par la force, ignorer les insultes verbales, toutes ces activités «thérapeutiques» furent développées par la force des choses au sein d'un groupe de personnes en proie elles-mêmes aux affres de la faim, du froid et du désespoir.

INHALTSVERZEICHNIS

All Articles with English Summaries
Tous les articles avec des résumés français

Zwanzig Bände Deutsches Schifffahrtsarchiv	7
KUNSTGESCHICHTE	
Ein Backhuysen-Gemälde im Deutschen Schifffahrtsmuseum	9
I. Gerlinde de Beer: Der kunsthistorische Aspekt	9
II. Albrecht Sauer: Der schifffahrtshistorische Aspekt	29
Heinrich Stettner: Schiffe, in Holz geschnitten	49
Ekhart Berckenhagen: Narrenschiffe, Barken des Heils, Gondeln der Lust, Todesnachen	79
SEESCHIFFFAHRT	
Walter A. Kozian: Katastrophenwinter vor Kap Hoorn im Jahre 1905	129
Klaus-Peter Kiedel: Feeder im Sommerloch	169
SOZIALGESCHICHTE	
Susanne Schramm: Kapitänsfrauen auf Großer Fahrt	183
Ursula Feldkamp: Die ersten Schiffskrankenschwestern	219
MARINE	
Frank Adam: Desaster am Strand	241
Volker Hartmann und Hans-Joachim Maurer: Die METEOR	261
Eberhard Rössler: Die deutschen Uboot-Konstruktionsbüros	297
NAVIGATION	
Uwe Schnall: Probleme der praktischen Navigation auf den neuen Seewegen um die Erde im 16. Jahrhundert	341
FISCHEREI UND WALFANG	
Klaus Barthelmeß: Die Fauth'sche Versuchsanlage auf der norwegischen Walfangstation Hestnes 1938/39	359
Ingo Heidbrink: Berufsentwicklung in der deutschen Hochseefischerei	373
POLAR- UND MEERESFORSCHUNG	
Reinhard A. Krause: Sir John Franklin: Ein Rückblick zu seinem 150. Todestag	395
Karl-Heinz Arnold und Reinhard A. Krause: Soziale Psychiatrie im Treibeis: Das Schicksal der Mannschaft der HANSA	421
Gerd Wegner: »Ursache der Entlassung war: Verlust des Schiffes«	437
SCHIFFSARCHÄOLOGIE	
G. E. Dubrowin: Kalfatklammern als Indikatoren in der norddeutschen und Nowgoroder Schiffbautradition im Mittelalter	445
Maik-Jens Springmann: Ein Wrack des 16. Jahrhunderts bei Mukran, Rügen	459
SCHIFF- UND BOOTSBAU	
Hans-Walter Keweloh: Traditionelle Boote in Deutschland 6: Der Trog – ein Bootstyp vom Niederrhein	487
Wolfgang Rudolph: Bootsmotorenbau im deutschen Küstengebiet (bis 1945). Teil 2: Die Nordseeregion	503
Deutsches Schifffahrtsmuseum – Jahresbericht 1996	531
DEUTSCHES SCHIFFFAHRTSARCHIV	
Titelregister der Bände 1 – 20	553