

Die Fangreise der Walfangflotte *Südmeer* im antarktischen Sommer 1938/39

Siegfried Nicklas, Frankfurt/Main

„Harpunen klar auf Walfang am südlichen Polarkreis“ ⁽¹⁾ ist der Titel eines 1982 geschriebenen Buches von Erhard Schäfer. Der Autor nahm als junger Funkoffizier an einer 200-tägigen Walfangreise in die antarktischen Meere teil. Auf 208 Seiten berichtet er über die Aus- und Heimreise, den Walfang in den gefährlichen Gewässern des antarktischen Polarmeers und in einigen anhängenden Kapiteln über weitere Fragen rund um den Walfang. Mit den Angaben und Schilderungen von E. Schäfer soll hier eine Beschreibung der Walfangexpedition 1938/39 des WMF *Südmeer* stattfinden. Sie wird an einigen Stellen noch ergänzt durch Angaben aus der Sammlung von Dr. J. Martens: „Der neue deutsche Walfang, eine Zeitgeschichtliche Markensammlung aus dem Papierkorb einer Hamburger Walfang Reederei zusammengestellt“. Dr. J. Martens arbeitete in den Jahren 1938-39 im Hamburger Walfangkontor. Die Sammlung J. Martens liegt nur in Schwarz-Weiß-Kopien vor.

Zunächst einige Angaben zur Fangflotte WMS *Südmeer*

Das Walfangfabrikschiff *Südmeer* entstand 1928 durch Umbau des Kabellegers *Colonia* (1902 von der Reederei Wigham in England gebaut) in das norwegische Fabrikschiff *Torodd*. Nach Verkauf und weiterem Umbau innerhalb Norwegens in ein Walfangfabrikschiff wurde die „*Torodd*“ 1934 in *Sydis* umbenannt. 1937 wurden das Schiff und fünf Fangboote nach Deutschland verkauft.



Auch die Arbeitsverträge der auf dem Schiff eingesetzten Norweger wurden übernommen. Neuer Eigner wurde die Deutsche Oelmühlen Rohstoff GmbH, die das Fabrikschiff in „*Südmeer*“ und die Fangboote in *Süd 1* bis *Süd 5* umbenannte. Unter der Einsatzleitung des Hamburger Walkontors wurde es in der Fangsaison 1937/1938 und in der Fangsaison 1938/1939 im Südpolarmeer eingesetzt.

WMS *Südmeer* hat eine Größe von 8133 BRT. Bei 148,5 Metern Länge, neunzehn Metern Breite und neun Metern Tiefgang hat es eine Tragfähigkeit von 12300 Tonnen (10000 Tonnen Laderäume für Öl). Der Motor mit einer Leistung von 4900 PS ermöglicht eine Maximalgeschwindigkeit von dreizehn Knoten. Besatzung 170 Mann.

Die nicht dem neuesten Standard entsprechenden Fangboote wurden in den Jahren 1924/25 in Norwegen gebaut. Zwei der Fangboote wurden um 1937 gebaut. Sie haben bei 250 BRT eine Länge von zirka vierzig Metern, eine Breite von acht Metern und eine Maschinenleistung von tausend PS (Maximale Geschwindigkeit: zwölf Knoten). Besatzung: fünfzehn Mann.

Die *Südmeer* war bis zum Kriegsbeginn mit der Sowjetunion in Tallin, Estland als Vorrats- und Lagerschiff der Kriegsmarine vor Anker (Quelle: Sammlung J. Martens). Bei Kriegsausbruch befand sie sich in Hamburg. Sie wurde im Nord- und Ostseeraum für Transporte sowie als stationärer Tanker und Werkstattschiff eingesetzt. Zeitweise diente sie als Basisschiff in Kirkenes, Nordnorwegen. Am 14. Oktober 1944 wurde sie bei einem Angriff nahe der norwegischen Stadt Honningsvåg in Nordnorwegen versenkt. Sie war damit das letzte Walfangfabrikschiff, das im Zweiten Weltkrieg verloren ging ⁽²⁾.

Die Fangreise im antarktischen Sommer 1938-39

Im Dienst der Debeg (Deutsche Betriebsgesellschaft für drahtlose Telegrafie mbH) mustert Eberhard Schäfer als III. Funkoffizier am 04. Oktober 1938 auf dem 12000 Tonner Walfangmutterschiff *Südmeer* an. Bis zum Auslauftermin 10. Oktober müssen zunächst große Mengen von Ersatzteilen und Verbrauchsmaterialien registriert und verstaut werden. Auch für die funktechnischen Geräte der Fangboote sind die Funkoffiziere verantwortlich. Es bleibt genügend Zeit das Schiff kennenzulernen. Auf der *Südmeer* werden Speck, Fleisch und Knochen ausschließlich zu Öl verarbeitet. Sie ist, im Gegensatz zu neueren Schiffen keine Fleischmehl- und Konservenfabrik. Ein Wal von hundert Tonnen kann in ungefähr einer Stunde abgespeckt, zerlegt und in den Kocheröffnungen verschwunden sein. Das vorgegebene Ziel: In neunzig Fangtagen tausend Wale schießen, zerlegen und verarbeiten, wird im Idealfall von 200 Personen auf dem Mutterschiff und noch einmal hundert Personen auf den sieben Fangschiffen erbracht werden müssen. Beim Rundgang bleibt auch Zeit das Wartungspersonal der Kochereianlagen, die Schmiedewerkstatt, den Zimmermann, ein Bordarzt im Bordhospital, die Biologen und Chemiker im Labor, den Walfanginspektor und bei einer ersten Bordversammlung den Fangleiter, der zugleich der Kapitän ist, kennenzulernen. Letzterer ein Mann um fünfzig und ein Seemann von Schrot und Korn spricht klassisches Hamburger Platt: (Kapitän Jars nach: „Deutsche Schiffspost im südlichen Eismeer“)⁽²⁾. Und natürlich, wir schreiben Oktober 1938, den Parteibeauftragten „in brauner Uniform“, der mit „erheblicher Lautstärke und großem Pathos“ zu den Versammelten spricht.



Abb. 1: WMS „Südmeer“ „unter Dampf“ mit Schiffspoststempel.
AK.: photo Dr. H. Peters. (Sammlung S. Nicklas)

Die Anreise

Am Morgen des 10. Oktober legt WMS (Walfangmutterschiff) *Südmeer* in Hamburg von der Pier ab. 21 Schweine sind unter Deck dabei. Sie ergänzen die Vorräte an Bord. Bei der Ausreise wird dem Lotsen noch Post mitgegeben, welche dem Postamt Cuxhaven zur Weiterbeförderung übergeben wird. Der Eindruck „S/S SYDIS Norske Hvalprodukter A/S“, darüber Flagge mit drei Sternen in der linken oberen Ecke des Dienstbriefes ist mit dem

roten Zweizeiler: Walfangmutterschiff *SÜDMEER* überstempelt (Quelle: Sammlung J. Martens). Bis zur Biskaya ist das Wetter gut durchwachsen.

Anschließend folgen einige Tage mit großen Windstärken. Erst in Annäherung an die subtropische Zone wird das Wetter angenehmer, aber auch bald schon tropisch heiß. Die Vorarbeiten für die bevorstehende Fangsaison laufen an Bord an.

Vom „14.X.38“ kündigt ein Telegrammformular der Deutschen Reichspost an das Hamburger Walfangkontor an:

„aus 095 SÜDMEER NORDDEICHRADIO: 8 Uhr-Quessant-Wetterlage gut-Kapitaen.“

095 Telegramm				Deutsche Reichspost	
aus 095 SÜDMEER NORDDEICHRADIO 9 8 14 0800 =					
Aufgenommen		WALREEDER HAMBURG =		Beförderung	
Tag	Monat	Jahr	Zeit	Tag	Monat
		38	9 59		
Amt Hamburg		Walreeder 34 06 66 X		Bereits gesandt	
		W 9-18/13		durch Befragte	
		W 18/13-22			
		SF 9-22			
		Hamburger Walfang-Kontor			
		Gebh 36 Jungfernstieg 7			
8 UHR QUessant WETTERLAGE GUT = KAPITAEN + 8 + +					

Abb.: Telegrammformular Deutsche Reichspost (Quelle: Sammlung J. Martens)

Am 30. Oktober macht die *Südmeer* an einer Ölpier in der Nähe von Willemstad auf Curaçao, einer Insel in der Gruppe der Kleinen Antillen, ganz in der Nähe der Ölninsel Aruba gelegen, fest. Sowohl Curaçao als auch Aruba stehen unter niederländischer Verwaltung. Die Besatzung darf nicht an Land, dafür dürfen die Moskitos an Bord. Vom Besuch in Willemstad gibt es in der Sammlung J. Martens einen über New York geleiteten Luftpostbrief an das Hamburger Walfangkontor mit Frankatur Curaçao Luchtpost (Datum: 08.12.38). Nach zunächst östlichem Kurs durch die Inseln geht es bald wieder südwärts und am 5. November darf Neptun zwanzig Täuflingen das feierliche Zeremoniell der Äquatortaufe erteilen. Bereits am 8. November wird die, in einer Bucht gelegene, der brasilianischen Küste vorgelagerte, Insel Fernando Noronha erreicht. Hier liegt ein Basisschiff der Lufthansa, von dem Postflugzeuge nach Bathurst an der afrikanischen Westküste per Katapult starten. Am 11. November treffen die norwegischen Besatzungsmitglieder im Hafen ein und am 12. November die Fangboote *Süd 1* bis *Süd 5*. Die Übergabe der Ausrüstung an die Fangboote, die Bebunkerung mit Frischwasser und Heizöl sowie notwendige Reparaturarbeiten nimmt fast alle Besatzungsmitglieder mehrere Tage voll in Anspruch. Der Autor informiert uns nicht über von Lufthansa-Flugzeugen mitgebrachte bzw. von den *Südmeer*-Leuten aufgegebenen Post. Aber es ist anzunehmen, dass es zu einem Post austausch gekommen ist. Auch kann es zu Postaufgaben bei dem lokalen Postamt gekommen sein.

Am 17. November dampft der gesamte Konvoi mit Südkurs dem knapp 3000 Seemeilen entfernten vorläufig letzten Etappenziel entgegen. Bei zunächst Sturm dann ruhigerem aber merklich kühlerem Wetter wechselt die leichte Tropenkleidung langsam zu dickem Winterzeug und bald kommt der erste Eisberg in Sicht. Die Insel Südgeorgien, wo die letzten Vorbereitungen für die unmittelbar bevorstehende Fangsaison getroffen werden und wo die

zwei weiteren gecharterten Fangboote *Shera*, *Stefa* zur Flotte stoßen werden, wird am 28. November erreicht.

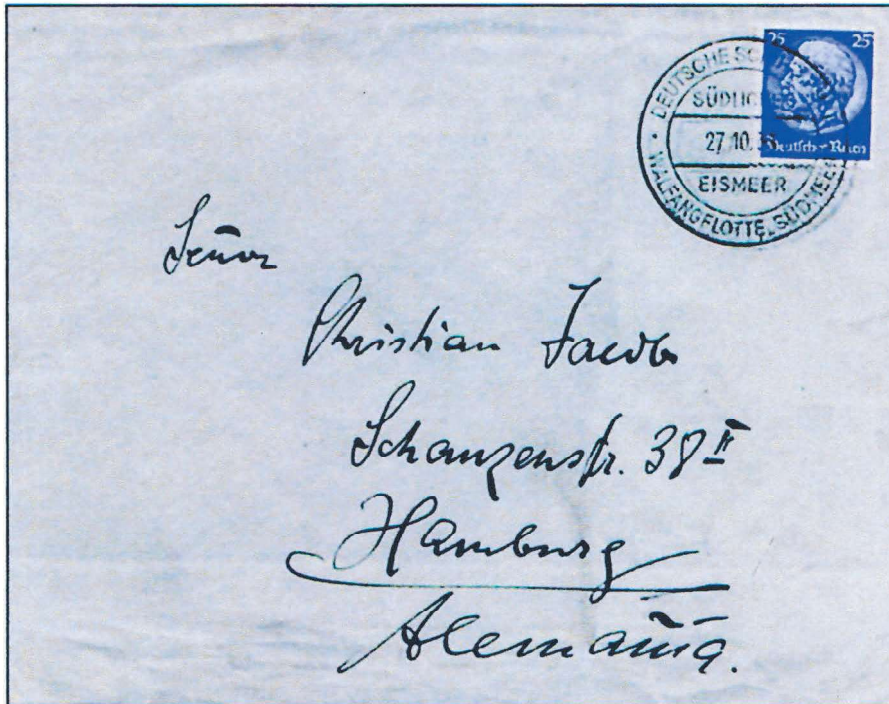


Abb. 2: Brief nach Hamburg mit Frankatur 25 Pfg. Deutsches Reich, Stempel „DEUTSCHE SCHIFFSPOST WALFANGFLOTTE „SÜDMEER“ 27.10.38“

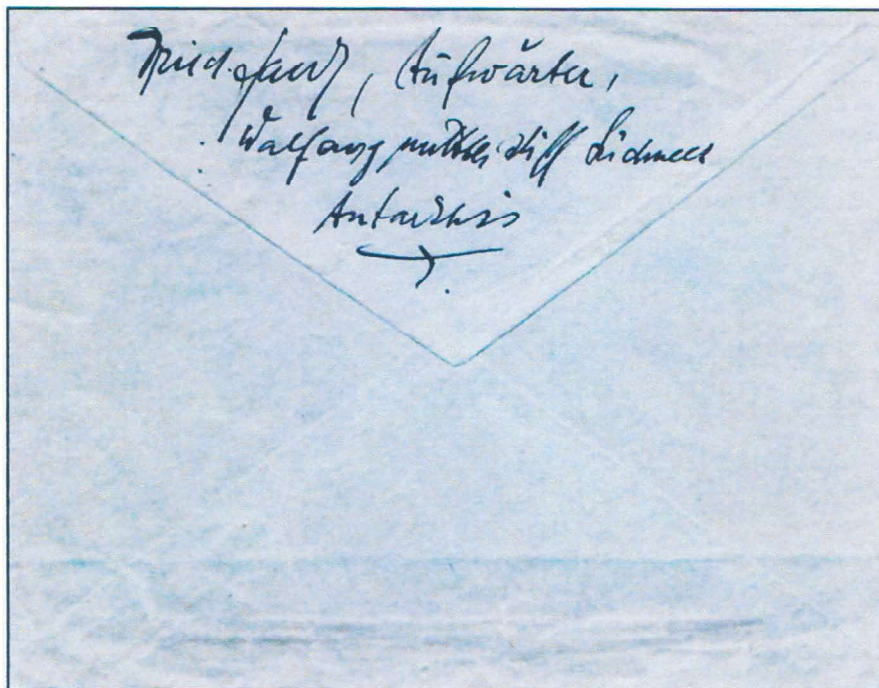


Abb. 3: (Rückseite Abb. 2) Absender mit Angabe: „Walfangmutter Schiff Südmeere Antarktis“ (Sammlung R. Dedecke)

Nach Ankern in der Bucht vor der Walfangssiedlung Grytviken erkunden die Besatzungsmitglieder für vier Tage die nahe Umgebung und besuchen die Walfangstation. Auch die Walfangstation Leith Harbour wurde kurz besucht (Quelle: Sammlung J. Martens). Zu Südgeorgien lesen wir im Buch von E. Schäfer keine Zeile über Postempfang bzw. Postaufgaben. Zumindest letztere hat stattgefunden: In der Sammlung J. Martens befindet sich ein Umschlag mit Falkland-Frankatur (½, 1, 2 ½, 4 pence) und rückseitigem Schiffs-

poststempel der *Südmeer*. Weiterhin zwei Karten mit Mischfrankatur (½ pence u. 3 Pfg. Deutsches Reich bzw. 1 pence und 3 Pfg. Deutsches Reich). Beide tragen den *Südmeer*-Schiffpoststempel vom 25.11.38 (vermutlich war der Poststempel noch nicht umgestellt!). Die beiden Postkarten tragen noch den Vermerk: „Mit Tankschiff vom Fa...?“ und einen Eingangsstempel „Hamburger Walfangkontor 9. Jan 1939“.



Abb. 4: Brief nach Hamburg mit Frankatur ½, 1, 2 ½, 4 pence Falkland Islands und Poststempel „SOUTH GEORGIA DE 15 39“ (Sammlung: S. Nicklas)

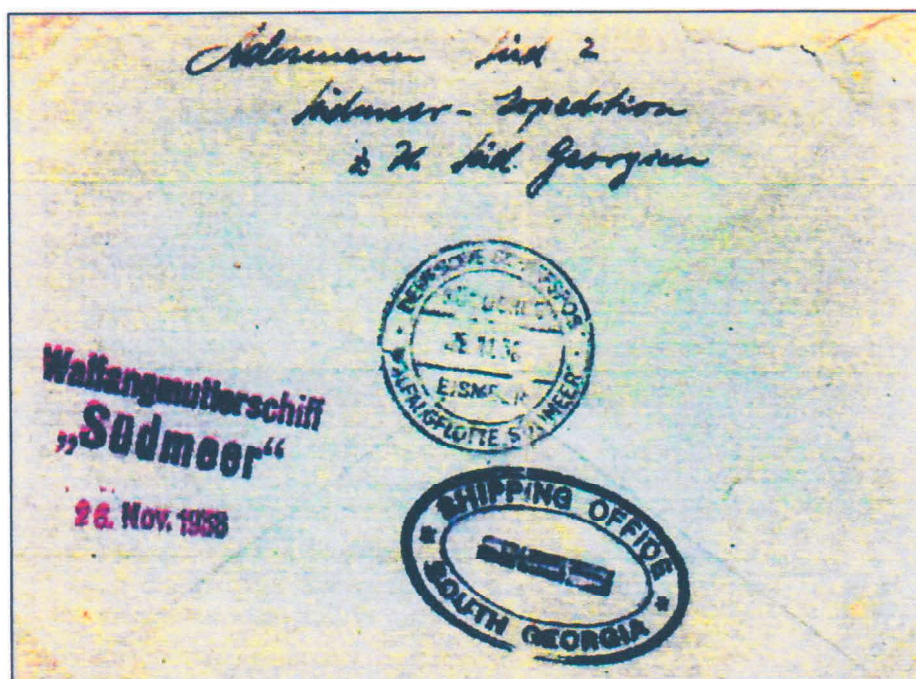


Abb. 5: (Rückseite Abb. 2) *Südmeer*-Expedition z. Zt. Süd Georgien mit Schiffpoststempel, Zweizeiler *Südmeer* und Ovalstempel „Shipping Office“

Im Fanggebiet

Zwischen dem 1. Dezember 1938 und dem 8. März 1939 befindet sich WMS *Südmeer* mit seinen sieben Fangbooten auf Walfang im Weddellmeer. Oft am Rand der Packeisgrenze. Das Packeis zum einen gefährliches Fahrwasser, gewährt in anderen Fällen auch ruhigere See und Gelegenheit für notwendige Reparaturen.

Auf fast hundert Seiten berichtet der Autor über Weihnachten mit Festessen auf Mutterschiff, Fangbooten und Tanker im südlichen Polarmeer. Auf WMS *Südmeer* gab es dabei handfeste politisch geprägte Auseinandersetzungen um die Übertragung der Weihnachtsansprache von Reichsminister Rudolf Heß. Außerdem berichtet er über Glück und Pech beim Walfang der Fangboote, über die „schwersten Bedingungen“ der anstrengenden Arbeit bei Sturm und hohem Seegang und über das Verarbeiten der gefangenen Wale an Deck. Eher unfreiwillig musste E. Schäfer mehrere Wochen auf einem Fangboot verbringen und lernte so auch die dortigen Abläufe gut kennen. Das Kapitel: „Funkeraltag“ berichtet über die Arbeit Seefunktelegramme und Seefunkgespräche des Mutterschiffs sowie der Fangboote vor allem in den Nachtstunden bei besseren Funkbedingungen im Kurzwellenverkehr mit den Heimatfunkstellen Norddeich Radio und norwegischen Küstenfunkstellen abzuwickeln. „Die Funkverbindungen sind nicht immer konstant, so dass die Übermittlung von Nachrichten oft recht zeitaufwendig ist und volle Konzentration erfordert.“ Besonders zum Weihnachtsfest gehen auch viele Festtagstelegramme ein und müssen bearbeitet werden.

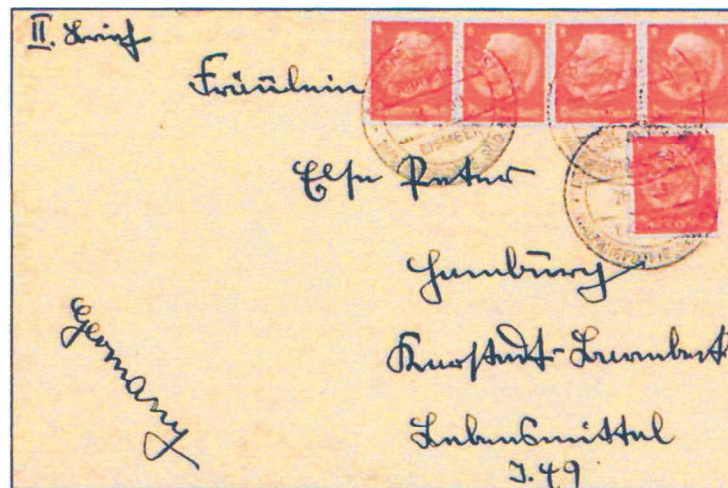


Abb. 6: Brief nach Hamburg mit Frankatur fünfmal 8 Pfg. DR, Stempel: „DEUTSCHE SCHIFFSPOST WALFANGFLOTTE SÜDMEER“ 26.1.39“



Abb. 7: (Rückseite Abb. 6) Abs.: Fangboot *Süd II*, Hamburger Walfangkontor (Sammlung R. Dedecke)

Der Versorgungstanker:

Ein weiteres interessantes Kapitel für Polarphilatelisten ist: „Ankunft des Versorgungsschiffes“. Einige Zitate zeigen warum? „...denn ungeduldig warten alle Männer auf ein ausführliches Lebenszeichen von ihren Freunden und Angehörigen in der fernen Heimat und vielleicht auch auf ein kleines, liebevoll verpacktes Geschenk...“⁽⁴⁾ und: „Als erstes werden die Postsäcke übernommen“... „eine wahre Flut von Paketen und Briefen wird aus den Postsäcken an's Licht befördert“⁽⁵⁾ sowie: „Kurz vor Vollendung des alten Jahres ist das Beladen des Versorgungsschiffes abgeschlossen. Es nimmt mehrere prall gefüllte Postsäcke ... mit in die Heimat“⁽⁶⁾.

Das 10000 Tonnen Tankschiff war am 22. Dezember 1938 gekommen und brachte neben der Post natürlich vor allem Heizöl und eine Ergänzung des Proviants, vor allem Frischobst, Gemüse und Kartoffeln. Es nimmt einige tausend Tonnen Walöl und zwei verletzte Besatzungsmitglieder mit nach Europa. Den Namen des Versorgungstankers verrät uns der Autor in diesem Zusammenhang nicht! Es war das norwegische Tankschiff *Anna Knudsen*, das im November 1938 in Haugesund, Norwegen ausgelaufen war. Es hatte ebenfalls in Curaçao gebunkert und im Südpolarmeer die beiden deutschen Walfangflotten *Südmeer* und *Wiking* besucht. Es lief am 6. März 1939 in Hamburg ein (Quelle: Zeitungsausschnitt a. d. Sammlung J. Martens).

Aus meiner Sammlung kann ich einen Brief von *Süd 2* nach Hamburg mit Falkland Island Frankatur (½, 1, 2 ½, 4 pence) und Poststempel „SOUTH GEORGIA DE 15 38“ zeigen. Er trägt auf der Rückseite auch einen Schiffspoststempel WALFANGFLOTTE „SÜDMEER“ (26.11.38) einen Zweizeilenstempel Walfangmutterschiff *Südmeer*, einen Datumsstempel sowie einen Ovalstempel „Shipping Office South Georgia“ (Abb. 2/3).

Vom Kapitän der *Südmeer* existiert in der Sammlung J. Martens ein Großbrief an das Hamburger Walfangkontor mit Absendervermerk „Leith Harbour“. Die einmal 4 pence, sechsmal 2 ½ pence und dreimal 1 pence Falkland Islands Briefmarken sind mit dem Poststempel „SOUTH GEORGIA 14 MRZ 39“ abgestempelt. Er muss kurz vor der Rückreise auf der Walfangstation Leith Harbour auf Südgeorgien abgegeben worden sein und von dort nach Grytviken weitergeleitet worden sein, wo er den Poststempel „SOUTH GEORGIA“ erhielt.

Zur Rückfahrt:

Bei Antreten der Heimreise am 10. März 1939 ergibt sich ganz klar: Das gesteckte Ziel mit 1000 Walen wurde nicht erreicht. Aufgrund der ungünstigen Wetterlage, den veralteten Fangbooten und dem nicht allen Belastungen standhaltenden Leinenmaterial, das viele Walverluste verursachte, konnten nur 693 Blau-, Buckel-, Pott- und Finnwale geschossen und verarbeitet werden.

E. Winterhoff kommt zu dem Schluss: „Das durchschnittliche Fangergebnis eines Jagdbootes der erfolgreichsten deutschen Flotte übertraf das der am wenigsten glücklichen *Südmeer* um fast das Anderthalbfache, die Flotte bildete zudem das Schlusslicht aller in der Antarktis versammelten Schiffe“⁽⁷⁾. E. Schäfer berichtet: „das veranschlagte Gehalt von monatlich 500 RM reduziert sich auf 400 RM. Zum Millionär reicht's diesmal also noch nicht ganz!“⁽⁸⁾.

Schweine gibt es an Bord keine mehr. Dafür leisten zwei Pinguine, die sich auf dem Schiffsdeck frei bewegen dürfen, der Besatzung Gesellschaft. Mittlerweile von den Rückständen und Folgen des Walfangs weitgehend gereinigt überquert WMS *Südmeer* am 1. April 1939 den Äquator. Der erste und einzige Anlaufpunkt auf der Rückfahrt war die Insel Las Palmas. Der Autor gibt leider kein Datum an (Vermutlich um den 10. April 1939 herum?). In Las Palmas haben die norwegischen Besatzungsmitglieder das Schiff verlassen, um per Flugzeug die weitere Heimfahrt anzutreten. Die Fangboote fahren von hier mit direktem Kurs nach Südnorwegen. Die *Südmeer* übernimmt Kraftstoff und frische Verpflegung und Frischwasser. Es gibt keinen Landgang, aber auf dem Pier vor dem Schiff haben Einheimische

einen kleinen Basar eingerichtet. Hier entwickelt sich ein lebhafter Kauf und Tausch. Am 18. April kommt das Feuer von Ouessant an der Nordwestspitze von Frankreich in Sicht und am 20. April gegen Mitternacht legt WMF *Südmeer* an einem Kai im Hamburger Hafen an.

Zeitplan der Walfangreise nach den Angaben von E. Schäfer sowie Ergänzungen aus der Sammlung J. Martens (Zusammenfassung)

10. Oktober 1938:	Abfahrt aus Hamburg
30. Oktober 1938:	Willemstad auf Curaçao, Kleine Antillen
08. - 12. November 1938:	Aufenthalt in Fernando Noronha, Brasilien. Fünf Fangboote treffen ein.
28. November - 02. Dezember 1938:	Aufenthalt in Grytviken, Südgeorgien. Kurzer Besuch in Leith Harbour? Hinzustoßen der zwei gecharterten Fangboote.
03. Dezember 1938:	Beginn des Walfangs im Weddellmeer
22. - 25. Dezember 1938:	Zusammentreffen mit dem Versorgungstanker
10. März 1939:	Antreten der Heimreise
(Um den 10. März herum?)	Besuch in Leith Harbour, Südgeorgien
01. April 1939:	Äquatorüberschreitung
(Um den 10. April 1939 herum?)	kurzer Aufenthalt in Las Palmas, Kanarische Inseln. Fangbootbesatzung fährt z.T. nach Norwegen. Fangboote zur Werft in Rendsburg
20. April 1939:	WMS <i>Südmeer</i> zurück in Hamburg

Zur Behandlung der Post ab der Walfangsaion 1938-39

Vor dem Auslaufen der einzelnen Walfangflotten lieferte das Freihafenpostamt 14 in Hamburg die „schwimmende Postanstalt“ an Bord: einen kleinen Handkoffer mit Stempel (Doppelkreis-Innenbrückenstempel), Waage, Tarifübersicht, Stempelkissen, Plomben, Briefkasten und eine Anzahl Postsäcke. Den Bedarf an Briefmarken (in der Regel wurde ein Bestand im Wert von 1000 Reichsmark mitgegeben) gaben die Reedereien entsprechend der Besatzungsstärke dem Postamt 14 auf, das dann die Postwertzeichen der Zahlmeisterei an Bord, die das Schiffspostamt verwaltete, zuteilte. Bei der Einrichtung eines Postdienstes auf den Walfangschiffen handelte es sich um eine Schiffspost. Hierbei war die Wahrnehmung des Postdienstes einem Schiffsoffizier oder einem anderen Schiffsangestellten übertragen.

Es gab an Bord keine zeitlich festgelegte Postabfertigung. Die Walfänger schrieben ihre Karten und Briefe während der ganzen Fahrt und gaben sie von Fall zu Fall im Büro des Zahlmeisters ab. Der Auslandstarif (Postkarte: 0,15 Pfg. / Brief bis zwanzig Gramm 0,25 Pfg./ Brief von zwanzig bis vierzig Gramm: 0,40 Pfg./ Brief von vierzig bis sechzig Gramm 0,55 Pfg.)⁽⁹⁾ galt, sobald die Schiffe das deutsche Hoheitsgebiet verlassen hatten. Frankiert mit deutschen Briefmarken in Höhe des jeweiligen Auslandsportos wurden sie hier gesammelt bis zu dem Zeitpunkt, an dem eine Abgabe in fremden Häfen möglich war.

Bereits wochenlang vor der Ankunft der Versorgungstanker in der Antarktis nahmen die Zahlmeister Schiffspost zur späteren Beförderung mit den Versorgungstankern an und stempelten sie mit dem Schiffspoststempel ab.

Diese Sendungen wurden zum Inlandstarif (Postkarte: 0,06 Pfg./ Brief bis zwanzig Gramm: 0,12 Pfg./ Brief zwanzig bis 250 Gramm: 0,24 Pfg.)⁽⁹⁾ befördert. Der Versorgungstanker berührte auf der Heimfahrt in der Regel keine ausländischen Häfen. Er lieferte die Postsäcke ungeöffnet dem Postamt 14 in Hamburg ab.

Neben diesen Möglichkeiten war es außerdem möglich durch Beauftragte oder selbst Karten oder Briefe auf dem lokalen Postamt des jeweiligen Ortes, frankiert mit den Briefmarken des Landes, aufzugeben bzw. in einen Briefkasten zu werfen.

Bisher festgestellte Stempeldaten auf Postbelegen von WMS Südmeer

Schiffspoststempel:

„DEUTSCHE SCHIFFSPOST SÜDLICHES EISMEER WALFANGFLOTTE SÜDMEER“		
23.10.38	27.10.38 (Abb. 4/5)	25.11.38
26.11.38 (Südgeorgien)	18. 1.38 (vermutlich: 39!)	25. 1.39
26. 1.39 (Abb. 6/7)	11. 2.39	11. 5.39

Poststempel von Postämtern an Land:

8.12.38 CURACAO WILLEMSTAD	DE 15 39 SOUTH GEORGIA (Abb. 2/3)	14.MR.39 SOUTH GEORGIA
-------------------------------	---	---------------------------

Zum Funkbetrieb:

Im Zusammenhang mit dem Funkbetrieb ist in der Sammlung von J. Martens ein interessantes Dokument enthalten. Ist es das Walfangkontor oder eher die DEBEG, welche sich „An alle Mitglieder der Walfangexpedition“ wendet?

Der weitere Wortlaut: „Bitte legen sie die zweite Seite dieser Anweisung ihren nächsten Briefen bei! Unsere Expedition geht bald in See, in ein Gebiet, nach dem keinerlei Postverbindung besteht. Sicherlich werden Sie schon darüber nachgedacht haben, wie Sie ihren Angehörigen in der Heimat während der mehrmonatigen Abwesenheit einen Gruß oder einen Glückswunsch übermitteln können und wie Sie umgekehrt von Land her eine dringende Nachricht oder überhaupt ein Lebens-zeichen erhalten werden. Das Funktelegramm soll hier die Briefpost ersetzen. Und seien sie versichert, es ist ebenso einfach zu telegrafieren, wie einen Brief zu schreiben, der auch oft viel Zeit in Anspruch nimmt. Wie schickt man nun ein solches Funktelegramm? Als Besatzungsmitglied können Sie sich leicht in der Funkstation über alle Einzelheiten der Telegrammbeförderung unterrichten. Ihren Angehörigen daheim soll dieses Schreiben als Wegweiser dienen. Darum schicken sie den folgenden Hinweis an alle, mit denen sie im Briefwechsel stehen. Unsere Flotte wird während der ganzen Reise in direkter Funkverbindung mit Deutschland sein. Ein Telegramm braucht nur wenige Stunden bis es das Mutterschiff und die Fangboote erreicht. Ebenso wird eine Nachricht von Bord nach Land in gleich kurzer Zeit befördert werden.“

Leider fehlt die zweite Seite dieser Anweisung in der Sammlung J. Martens.

Quellen:

(1)	Erhard Schäfer, „Harpunen Klar - Auf Walfang am südlichen Polarkreis“, VEB Hinstorff Verlag, Rostock 1984
(2)	Angaben nach E. Winterhoff, „Walfang in der Antarktis“, Oldenburg 1974, S. 120
(3)	„Deutsche Schiffspost im südlichen Eismeer“ Postgeschichtliche Blätter, Heft 29/1986, Bezirksgruppe Hamburg, S. 42
(4-6)	Erhard Schäfer, S. 123-124
(7)	Edmund Winterhoff, „Walfang in der Antarktis“, S. 114
(8)	Erhard Schäfer, S. 147/48
(9)	Tarifangaben nach: Michel, „Postgebühren-Handbuch Deutschland“, S. 78 (Inland) bzw. S. 103 (Ausland)