

SECHSTES KAPITEL.

Nach dem unbekanntem Gebiete.

Abfahrt von Tassuissak. — Günstige Eisverhältnisse. — Melville-Bay: — Die Küste. — Armuth an Vogelleben. — Einfahrt in den Smith-Sund. — Ungleiche Vertheilung der Gletscher. — Eine Ostküste mit Landwasser. — Landung bei Cap Frazer. — Ungenauigkeit der Karten. — Entdeckung neues Landes. — Nebel. — Eine misslungene Lothung. — Wieder Nebel; mehr Eis. — Repulse Harbor. — Starke südliche Strömung. — Polaris erreicht ihre höchste Breite. — Berathung wegen weitem Vordringens. — Kurs wird nach Westen gerichtet. — Besetzt. — Eispressungen; Schiff in Gefahr. — Landen des Proviantes auf dem Eise. — Trift nach Süden. — Aus dem Regen in die Traufe. — Vor Anker.

Naturgemäss zerfällt die Entdeckungsgeschichte des Smith-Sund-Gebietes in drei Epochen, die sich als die Bylot-Baffin'sche, die Inglefield'sche und die Kane'sche bezeichnen lassen.

Abenteurer und Flottenoffiziere, Philanthropen und Männer im Dienste der Wissenschaft sammelten vom Anfang des siebzehnten Jahrhunderts bis zur Zeit der Hayes'schen Expedition unverdrossen das Material zur Erweiterung der Kenntniss jener Region; dasselbe zu vervollständigen, galt als unsere nächste Aufgabe.

Dichte Nebel zwangen uns, länger, als wir beabsichtigt hatten, vor Anker zu bleiben. Erst am Nachmittage des 24. August (2 Uhr 15 Min.) gestattete uns die Witterung auszulaufen. Jensen diente als Lootse; sobald das Schiff in sicherem Fahrwasser sich befand, nahm er von uns Abschied.

Ohne mehr Eis gesehen zu haben, als hier und da vereinzelte Berge oder treibende Schollen, die kein wesentliches Hinderniss boten, erreichten wir am folgenden Mittage $75^{\circ} 56'$ nördlicher Breite, in $69^{\circ} 26' 5''$ westlicher Länge. In weniger denn vierundzwanzig Stunden hatten wir die gefürchtete Melville-Bay durchschifft; was den meisten unserer Vorgänger

nur nach schweren Kämpfen gelungen, hatten wir ohne die geringste Anstrengung vollbracht, bisher unterschied unsere Fahrt sich kaum von einer Vergnügungsreise.

In einer Entfernung von etwa zwölf Seemeilen passirten wir um 1 Uhr Conical-Rock, einen steilen Felsen, der, völlig isolirt stehend, Zeugniß gibt von der einstigen Ausdehnung der Küste. Eine Stunde später döublirten wir Cap Dudley Digges, wo wir zu Folge unseren Instructionen einen Steinmann erbauen und Nachrichten über den bisherigen Verlauf der Expedition niederlegen sollten.

Vor uns breitete sich offenes Fahrwasser aus; ein wenn auch nur kurzer Aufenthalt konnte unter Umständen bedenkliche Folgen herbeiführen; den Instructionen zuwider handelnd, setzten wir unsern Kurs fort.

Im Norden zeigte sich der Petowak-Gletscher, ein glänzender Eisstrom, der, zum Meeresspiegel reichend, zahlreiche Berge entsendet, deren etwa sechzig in der Nähe von Conical-Rock einhertrieben. Wenige waren mit Schutt oder Geröll bedeckt; aus zwölf Meilen Entfernung hatten wir deren nur drei oder vier bemerkt, die Spuren von Verfärbung erkennen liessen. Zwischen dem Gletscher und Cap Atholl war das Land nahezu schneefrei, das Gestein in verschiedenen Richtungen von weissen Gängen (Feldspath?) durchzogen, welche ohngefähr in der Mitte zwischen dem Gletscher und dem Vorgebirge ihre bedeutendste Entwicklung zu erlangen schienen.

Etwa $6\frac{1}{2}$ Meile westlich von Cap Atholl erhebt sich die Wolstenholm-Insel. Nähert man sich dem Cap von Süden, so scheint die nördlich gelegene Saunders-Insel, als langgestrecktes Plateau, Wolstenholm mit dem Festlande zu verbinden; man glaubt in eine weite Bucht zu blicken, bis das Vorgebirge etwa östlich peilt. Dann bannt die perspectivische Trennung der einzelnen Massive jeden Zweifel über deren Gliederung, man gewahrt den Eingang des Wolstenholm-Sundes, an dessen Nordufer ein matterhornartiger Thurm (Cap Abernethy?) sich bemerkbar macht, dessen Höhe wohl auf 3000 Fuss angeschlagen werden darf. Sein Gipfel ist nahezu horizontal abgeschnitten, rings um dessen Rand springen erkerartige Gebilde vor, die, senkrecht abfallend, den Eindruck gewähren, als sässe ein niedriger cylindrischer Aufbau auf dem steil ansteigenden Kegel, der wahrscheinlich aus metamorphischem Gestein besteht, während die Platte vulkanisches Ursprungs sein dürfte.

Auf einem treibenden Eisfelde lagerte eine Walrossherde von etwa dreissig Köpfen. Die Fahrgeschwindigkeit um mehr als die Hälfte verringert, suchten wir vorsichtig ihnen nahe zu kommen. Noch ehe wir uns in Schussdistanz befanden, wurden die dunkeln Gestalten unruhig. Ein dumpfes Blöken, wahrscheinlich von der Wache ausgestossen, weckte

die Schläfer; witternd erhoben sie ihre Köpfe und richteten ihre plumpen Leiber sphinxartig empor. Als ein grosses Thier ungelenkig sich ins Wasser stürzte, fielen an Bord einige Schüsse. In wilder Flucht humpelte die Herde nach dem Rande des Feldes und wälzte sich in die Flut. Einer der Nachzügler war verwundet, allein er entkam, ehe wir Zeit gewannen, ein Boot auszusetzen.

Zwischen Wolstenholm und Saunders hindurchfahrend, erreichten wir gegen acht Uhr Abends den Eingang der Granville-Bucht, welchem drei kleine Eilande (Three-Sister-Bees) vorgelagert sind. Im Norden zog sich ein weisser Streif in ost-westlicher Richtung durch die dunkle Flut. Als wir gegen neun Uhr demselben uns näherten, löste es sich in eine schmale Barriere morsches Eis auf, die sich ohne jegliche Mühe



Wolstenholm J. Saunders J. Cap Atholl.

durchbrechen liess. Undeutlich, gleich Nebelbildern, erschienen im Westen, von grauen Dunstmassen umwogt, die Carey-Inseln, deren Umrisse erst an Bestimmtheit gewannen, nachdem Cap Wechmar umschifft worden. Das ferne Land im Süden war unter den Horizont gesunken; inselartig erhob sich Cap Atholl hinter den scharf profilirten Eilanden, die wir vor Kurzem passirt hatten.

Gegen zehn Uhr befand sich das Schiff vor dem Booth-Sund, einer mehrfach verzweigten Einbuchtung der Küste, deren Panorama lebhaft an die Kings-Bay Westspitzbergens erinnert. Noch war der Meeresarm von seiner vorjährigen Eisdecke überbrückt: dunkle Bergkuppen, durch klüftige Gletscher getrennt, umsäumten die Ufer. Das Eis erstreckte sich fast bis zu Fitz-Clarence-Rock, einem nadelartigen Felsen, der etwa in der Mitte des Eingangs ansteigt. Langsam trieben flache Schollen mit

dem nach Norden setzenden Flutstrom auf der glatten See dahin. Nur hier und da zeigte sich ein Teist, eine dreizehige Möve oder eine vereinzelte Eiderente. Vergebens versuchten wir, für diese auffallende Armuth der Vogelfauna eine Erklärung zu finden. Noch war die Jahreszeit nicht genügend vorgerückt, die Thiere aus diesem Theile des Eismeer zu verschrecken. Allein auch in der Ferne waren ziehende Vögel nicht zu bemerken, obgleich das offene Wasser ein trefflicher Sammelplatz für Wandergäste gewesen wäre.

In 73° 44' westlicher Länge wurde am Mittag des 27. die Polhöhe zu 77° 51' bestimmt. Noch hatte das Eis keine Hindernisse geboten, bis auf wenige Meilen waren wir dem achtundsiebzigsten Parallel nahe gekommen; im Norden stiegen die Umrisse von Cap Alexander vor uns auf, während im Nordwesten, theilweise von Nebeln umhüllt, Cap Isabella sich weit ins Meer hinaus erstreckte. Gegen drei Uhr des Nachmittags fand die Einfahrt in den berühmten Smith-Sund statt: eine angenehme Fortsetzung unserer bisherigen Vergnügungsreise. Umsonst spähte die Wache im Kräheneste nach Eis. Unter gegenseitigen Glückwünschen ging es vorwärts, mit einer Geschwindigkeit von sechs bis sieben Knoten.

Seit dem frühen Morgen war das Hanseaten-Corps mobil und trieb sich vergnügt auf dem Verdeck umher. Wir näherten uns dem gesegneten Lande, wo Frau Merkut das Licht der Welt erblickt und mit Hans ihre Flitterwochen verlebt, wo Augustine und Tobias vor so und so vielen Jahren in der Kapuze ihrer Mutter gelustwandelt, wie jetzt die kleine Susanne, wo also, mit Ausnahme des Vaters, alle Hanseaten, die damals existirten, durch die freundliche Vermittlung von Hayes, die erste Bekanntschaft mit Waschwasser und Seife machten. Frau Merkuts Erregung verrieth sich deutlich durch mehr als gewöhnlich lautes Näseln; geräuschvoll schwelgte sie in Erinnerungen an längst vergangene Tage, als sie, zur Zeit der Hungersnoth, ihrem Gatten behülflich gewesen, den Lederüberzug von dessen Boote zu verzehren. Hans verzog kaum eine Miene; mit dem Fernrohre durchmusterte er die Küste und suchte mit philosophischer Ruhe nach Menschen, während Tobias ein Stück Fleisch hinunterwürgte um sich auf den Anblick seines Vaterlandes vorzubereiten.

Vorüber ging es an Port Foulke, dem Winterhafen Hayes', vorüber an den Littleton-Inseln, welche wir zur Rechten hatten.

Bei Cap Ohlsen, welches hinter den Eilanden vorspringt, ändert die Küste ihre mittlere Streichungslinie von Nordwest nach Nordosten. Bis Cap Inglefield folgten wir deren Verlauf, dann wurde, so nahe wie thunlich, ein nördlicher Kurs eingeschlagen. Aus der Ferne erblickten wir die Rensselaer-Bucht, wo Kane zwei Jahre zugebracht, und überschritten

noch am selben Abend mit Leichtigkeit die grösste Polhöhe, welche derselbe vor achtzehn Jahren zu Schiff erreicht hatte.

Je mehr das Gestade Grönlands im blauen Dufte verschwamm, desto deutlicher erschien Grinnell-Land, eine grossartige Alpenwelt, deren mannigfach gestaltete Gebirgsgruppen eine andere geologische Formation andeuten.

Es ist ein bemerkenswerther Umstand, dass der grösste Theil des grönländischen Massivs unter Eismassen begraben liegt, während die Westküste des Kanals, so weit bis jetzt die Erfahrungen reichen, nördlich des 79. Parallels keine Gletscher besitzt. Der Hayes-Sund, welcher Ellesmere-Land von Grinnell-Land scheidet, bietet in seinem Südufer die Demarcationslinie zwischen zwei Landstrichen, von welchen der eine sich in der Periode der Eiszeit befindet, während der andere, aus Gründen, die bis jetzt noch der Erklärung harren, sein eisiges Joch bereits abgelegt hat. Wenn einst die geologischen Verhältnisse dieser Landcomplexe genauer bekannt sein werden, dürfte es sich wohl zeigen, dass die Vergangenheit der verschiedenen Strecken eine verschieden ereignissvolle war, dass die einen eine bewegtere Jugend hinter sich haben als die anderen.

Nachdem die Linie unserer grössten westlichen Missweisung (109°W.) überschritten war, stiessen wir gegen Mitternacht auf die ersten ausgedehnten Eismassen, die den Sund in ost-westlicher Richtung scheinbar sperrten. Auf verschiedenen Umwegen wurde eine Fahrstrasse erreicht, die zu dem Landwasser der Küste Grinnell-Lands führte: gleichzeitig machte sich eine südliche Strömung geltend.

Ueberall, in der arctischen Region, wo die Ostküste eines Landes dem Einfluss einer von Norden kommenden Strömung ausgesetzt ist, zeigen sich längs derselben Eisanhäufungen von grösserer oder geringerer Mächtigkeit, denn vermöge der Rotationsrichtung der Erde muss jede nach Süden setzende Strömung eine westliche Ablenkung erfahren. Als schlagender Beweis hierfür mögen Grönland und Spitzbergen gelten, deren Westgestade, unter normalen Verhältnissen, jedes Jahr erreichbar sind, während deren Ostküsten nur selten Annäherungen gestatten. Hier zeigte sich das Umgekehrte; dunkel erstreckte sich das Landwasser nach Norden, im Osten schimmerte der Saum des Packeises.

Am frühen Morgen des 28. August landete ein Boot in einer kleinen Bucht, nahe bei Cap Frazer, um zu untersuchen, ob dieselbe als Ankerplatz dienen könnte, falls das Schiff durch irgendwelchen Unfall gezwungen werden sollte, Schutz zu suchen. Leider entging mir die Gelegenheit an dieser Fahrt Theil zu nehmen, da ich spät zu Bett gegangen war und noch schlief, als das Boot abstiess. Nach einem Aufenthalt von

weniger als einer Viertelstunde kehrte Hall mit den Leuten zurück. Sie hatten nur kahle Klippen erblickt, die ganze botanische Ausbeute bestand in einigen Büscheln verblühtes Alpenmohns und mehreren Mooslappen. Einer der Matrosen brachte einen Sack mit Gesteintrümmern, in welchen interessante Petrefacten eingebettet lagen. Neben drei oder vier erraticen Stücken eines grobkörnigen Gneissgranits und eines schwarzgrünen, melaphyrartigen Minerals enthielt die Sammlung zahlreiche Exemplare eines feinkörnigen, graublauen Kalks, von welchen einige mit pfirsichblütfarbenem Sinter (Kobalt?) bedeckt waren. Manche bargen Fossilien; wir unterschieden zwei Korallenarten (Syringopora und Favosites), eine kleine, zweischalige Muschel (Rhynchonella), die zahlreich vertreten war, sowie einen stark zusammengedrückten Trilobiten (Illænus). Hall hatte die Spuren eines alten Eskimolagers entdeckt. Unter den Knochenresten, welche er zusammengerafft, fanden sich mehrere verkohlte Lendenwirbel des grönländischen Seehundes, ein linker Oberarmknochen einer Bartrobbe, dessen Kopf abgeschlagen war (wahrscheinlich um das Mark zu entfernen), sowie mehrere Rippenfragmente, die, nach ihrem Umfang zu schliessen, wahrscheinlich der letztgenannten Art zuzuschreiben waren.

Wenig erfreulich war es, dass, kurz nachdem sich das Schiff wieder unterwegs befand, Nebel einfielen, welche die Höhen der Küste verbargen. Gegen zehn Uhr klärte es etwas ab, lange genug, um die Messung einiger Sonnenhöhen zu gestatten. Um Mittag betrug die Position $80^{\circ}3'$ nördlicher Breite, $69^{\circ}28'$ westlicher Länge. Das Land erschien in Streichungslinie und Detail anders, als die Hayes'sche Karte angibt; dies, in Verbindung mit trüber Luft und der bedeutenden Fahrgeschwindigkeit des Schiffes, machte eine Orientirung doppelt schwierig; zuweilen war es ganz unmöglich, einzelne Küstenstriche mit der Karte in Einklang zu bringen. Da unter diesen Umständen an eine regelrechte Aufnahme nicht gedacht werden konnte, und es unsere Hauptaufgabe war, ohne jeglichen Zeitverlust vorzudringen, zeichneten wir ein Panorama in grossem Massstabe, um dasselbe später zu benutzen.

Während wir seit der Ueberschreitung des neunundsiebzigsten Parallels die grönländische Küste von dem Verdeck des Schiffes aus nur undeutlich erblickt oder ganz aus den Augen verloren hatten, kam dieselbe gegen zwei Uhr des Nachmittags wieder in Sicht. Um das graublaue Felsmassiv schwebten halbdurchsichtige Nebelbänke, die sich bald wandartig ausbreiteten, bald wolkenartig zusammenballten und der Küste zuweilen das Aussehen eines schimmernden Gletschers verliehen, je nachdem ihre Dichtigkeit wechselte oder die Lichtstärke der verschleierte Sonnenscheibe.

Der Nordwind frischte, aber er mehrte die Nebel, statt sie zu scheuchen. Gegen drei Uhr nahm er eine Geschwindigkeit von 16 Meilen an. Mit Ausnahme einer kurzen Stille, an dem Tage, als wir Tassuissak verlassen, hatten wir seither beständig leichte widrige Winde erfahren, die aus den nördlichen Quadranten wehten; an Bord eines Segelschiffes wäre es schlimm um unsern Fortschritt bestellt gewesen.

Grössere Eismassen zeigten sich noch immer nicht; voll Zuversicht und Erwartung steuerten wir dem offenen Polarmeere entgegen, welches nach Kane's Beobachtung in der Nähe von Cap Constitution beginnen sollte und dessen Vorhandensein Hayes bestätigt hatte.

Gegen sieben Uhr Abends sahen wir das Cap durch die Nebel schimmern; davor, grau verschleiert, die Franklin- und Crozier-Inseln, die uns als Orientirungsobjecte dienten; ohne sie hätten wir der trüben Luft wegen den Ort kaum erkannt. Noch ehe wir das Vorgebirge im Osten hatten, erblickten wir, im Norden desselben und mit ihm in Verbindung stehend, weitere Landmassen, allein der Nebel gestattete nicht, deren volle Ausdehnung zu ermitteln. So viel jedoch war sicher, dass wir uns nicht in einem ausgedehnten Polarbecken befanden, sondern in einem engen Kanale, dessen beide Ufer trotz der ungünstigen Witterung mit hinreichender Deutlichkeit zu erkennen waren; Cap Constitution konnte somit nicht mehr als das Nordcap Grönlands gelten.

In der Frühe des 29. Aug., um halb ein Uhr, fuhren wir zwischen einer kleinen Insel und der Küste von Grinnell-Land dahin. Eine spätere Bestimmung verlegte das Eiland, welches Hans-Insel genannt wurde, in $80^{\circ} 48'$ nördlicher Breite; selbst noch jetzt war die Fortsetzung der grönländischen Küste nach Norden zu erkennen. Gegen vier Uhr Morgens klärte es etwas, allein bald darauf fielen die Nebel so dicht ein, dass wir kurz nach 8 Uhr an einem alten Eisfelde beilegen mussten. Um halb elf Uhr trafen wir Anstalt, eine Sondirung zu machen. Wir liessen 300 Faden Leine auslaufen, erhielten jedoch keinen Grund. Beim Einholen riss dieselbe; etwa 200 Faden gingen verloren, ebenso der Brook'sche Lothungsapparat. Das negative Resultat dieser Beobachtung berechtigt uns jedoch keineswegs, an der Stelle, an welcher wir das Loth fallen liessen, eine Tiefe von mehr als 300 Faden anzunehmen, denn unsere eigentliche Lothleine war nicht zugänglich, und wir mussten uns einer anderen bedienen, deren Dicke, im Verhältniss zu der sechsunddreissigpündigen Kanonenkugel, zu beträchtlich war. Offenbar waren Loth und Leine mit dem Strome nach Süden getrieben und bildeten einen sehr spitzen Winkel mit der Wasserfläche, statt annähernd senkrecht zu stehen.

Um Mittag klärte es so weit ab, dass über einem ziemlich zweifel-

haften Horizont mit zweifelhafter Genauigkeit einige Sonnenhöhen gemessen werden konnten, die als Polhöhe $81^{\circ} 20'$ N. ergaben; unsere ohngefähre Länge betrug $64^{\circ} 34'$ W. Die gleiche Position kann als ohngefährer Ort der Sondirung gelten.

Kurz darauf befanden wir uns wieder unterwegs und fühlten unsern Kurs durch die trübe Atmosphäre langsam nach Norden. Gegen 3 Uhr Nachmittags zeigte sich das Land im Osten zum ersten Male so deutlich, dass an eine Aufnahme gedacht werden konnte. Meyer und ich begannen mit einem Diopter, welches sich über einem getheilten Kreise bewegte, eine Reihe von Winkeln zu messen. Schwimmende Eisbänke nöthigten uns, den Kurs oft und plötzlich zu ändern, wodurch die Arbeit bedeutend erschwert wurde. Kaum begonnen, musste sie wieder eingestellt werden, da sich dichte Nebel über die niedrigen Hügelreihen senkten und auf das Flachland, welches, im Norden und Süden von höheren Bergmassiven begrenzt, sich kahl, ohne jegliche Schneebedeckung dahinzog.

Gegen 4 Uhr wurde ein schmaler Eissaum durchbrochen, welcher zum grössten Theil aus Schollen von mässiger Ausdehnung und aus hohen Hummocks bestand. Seit wir den achtzigsten Parallel passirt hatten, waren nur wenige Eisberge in Sicht gekommen, dagegen zeigten sich jetzt alte Felder von grobkörnigem Firn bedeckt, welche 3 bis 4 Fuss über die Wasserfläche ragten. Dann und wann tauchten die Umrisse des Landes undeutlich und verschwommen aus dem grauen Nebelmeere, allein immer nur auf wenige Minuten; ein klares Bild der Küste zu erhalten, war unmöglich.

Auch während der Nacht bewegten wir uns im Nebel, der gegen Morgen des 30. August wieder so dicht wurde, dass wir genöthigt waren, um 9 Uhr an einem etwa 10 Meilen langen Eisfelde festzumachen. Dasselbe mochte zwei bis drei Jahre alt sein und besass eine äusserst unebene Oberfläche. Einzelne der Höcker waren 15 bis 20 Fuss hoch, allein die niedrigsten und ebenen Theile des Feldes ragten nicht mehr als 4 Fuss über den Meeresspiegel.

Nirgends war ein Vogel zu erblicken; das ganze organische Leben beschränkte sich auf kleine Rippenquallen, die sich munter zwischen den Eistrümmern in dem kalten Wasser umhertrieben.

Die Luft war mit Feuchtigkeit gesättigt. Das Tauwerk überzog sich mit einer Eistrinde, dichter Reif schlug sich auf den Eisentheilen nieder, ein blendend weisses Frostgewebe umhüllte Regling und Masten. Des Nachmittags schneite es während drei bis vier Stunden. Der Schnee fiel in zweierlei Formen. Kleine hagelartige Körner, theils aus unregelmässigen Kugeln zusammengesetzt, theils aus stumpfen Nadeln, waren vorherrschend; der kleinere Theil bestand aus isolirten sechsseitigen

Prismen, mit rauher Oberfläche. Auf dem ruhigen Wasser vereinigten sich die herabfallenden Schneetheilchen gleich erstarrtem Fett zu unregelmässigen Scheiben, die in rotirender Bewegung begriffen waren und Anziehungscentren für die neu hinzukommenden Flocken bildeten.

Als es 15 Minuten nach sieben Uhr abklärte, zeigte es sich, dass der Schneefall nur ein localer gewesen. Dunkel startten uns die Höhenzüge im Süden entgegen, während die Küste im Osten und Westen in ihrem lichten Wintergewande schimmerte. Wir holten die Eisanker ein und dampften langsam weiter nach Norden. Zur Rechten, nur wenige Meilen entfernt, erhob sich in senkrecht abfallenden Klippen das neu entdeckte Land, von einer breiten Bucht durchsetzt, deren Ende sich nicht übersehen liess.

Nie zuvor hatte der Kiel eines Schiffes dieses Meer durchfurcht, auf dessen Wellen sich jetzt das Fahrzeug inmitten schaukelnder Eistrümmer wiegte. Die grösseren würden in scharfen Curven umfahren: die kleineren von dem gepanzerten Bug auf die Seite gedrängt. Oft prallten die Massen geräuschvoll aneinander; oft musste das Schiff eine kurze Strecke rückwärts fahren, um mit genügender Kraft gegen die Schollen anrennen zu können. Um 8 Uhr nahm das Eis an Menge zu, allein, so weit sich von Bord aus beurtheilen liess, bestand dasselbe nur aus Schollen, alten Feldern und Hummocks; nirgends zeigte sich ein Berg. Einzelne der Felder waren durch Schutt dunkel gefärbt.

Da das Eis mit wachsender Geschwindigkeit nach Süden sich drängte, ruderte Hall um 8 Uhr 56 Minuten mit sechs der Leute ans Land, um zu untersuchen, ob eine kleine Bucht, die vor uns im Osten lag, als Ankerplatz geeignet sei. Gegen den Strom kämpfend, erreichte das Boot in einem weiten Bogen das Gestade und kehrte, da die Stelle nicht zum Hafen taugte, kurz darauf wieder zurück. Später wurde nochmals eine Schaluppe nach der Bucht abgefertigt, die Hall Repulse-Harbor nannte, weil es nicht möglich gewesen, eine Landung zu bewerkstelligen.

Dem segelbaren Fahrwasser folgend, welches sich in verschiedenen Richtungen zwischen den Eisbänken dahinzog, dampften wir um halb zwölf weiter, dann zwangen uns die Nebel abermals beizulegen. Gegen Mitternacht erreichte die Strömung mit etwa $2\frac{3}{4}$ bis 3 Knoten das Maximum ihrer Geschwindigkeit. Es war zur Zeit des Vollmonds (29^d 18^h 20^m 8), wahrscheinlich fand eine Springflut statt und die Geschwindigkeit der beständigen Strömung war durch den Fortschritt der Flutwelle beschleunigt. Die Bewegung erfolgte von Norden nach Süden, allein es war nicht möglich zu entscheiden, ob die Beschleunigung das Resultat des Ebbe- oder Flutstroms war, da es an einem festen Beobachtungspunkte

mangelte: wir konnten nicht ermitteln, ob die Flut im Steigen begriffen war oder im Fallen.

In der Nähe tummelten sich einige Seehunde in einer Wake umher; bei der heftigen Bewegung des Eises schien es jedoch nicht gerathen ein Boot auszusetzen, um einen Jagdversuch zu wagen.

Erst um 6 Uhr 30 Minuten, am Morgen des 31. August, wurden wir wieder flott. Allein die Fahrt war nur von kurzer Dauer. Bereits um 7 Uhr 50 Minuten zwangen uns die Nebel abermals, an einem Eisfelde vor Anker zu gehen. Um 9 Uhr 10 Minuten klärte es etwas ab und wir verfolgten von neuem einen nördlichen Kurs. Es zeigten sich mehr ältere Felder als zuvor; die Zahl der Hummocks, gegenüber der Menge der kleineren flachen Schollen, nahm zu; bald darauf verengerten sich die fahrbaren Wasserstrassen.

Budington, der Eismeister, dessen vielgepriesene Erfahrung leider in keinem Verhältniss zu dem Muth und der Begeisterung stand, die er an den Tag legte, erklärte es als Ding der Unmöglichkeit, weiter nach Norden vorzudringen, und wollte sich südlich wenden, um einen Hafen aufzusuchen. Hall jedoch, dessen ganzer Ehrgeiz darauf gerichtet war, eine möglichst beträchtliche Polhöhe zu erreichen, konnte ebenso wenig wie die übrigen Expeditionsmitglieder, denen das Gelingen des Unternehmens am Herzen lag, diese Absicht gut heissen.

Wenn nicht Verhältnisse besonderer Art obwalten, ist die Stellung des Befehlshabers eines Fahrzeugs eine so vollständig autokratische, dass er nicht nur Niemandens Wünschen Rechnung zu tragen hat, sondern dass er sogar über Leben und Tod eines jeden Einzelnen an Bord zu bestimmen vermag. Ob er klug handelt, in einem kritischen Moment Andere um Rath zu fragen, sei es um seine eigene Verantwortlichkeit zu vermindern oder aus irgend einem anderen Grunde, kommt hier weiter nicht in Betracht. Genug, Hall war unumschränkter Befehlshaber der »Polaris«, er befahl dem Eismeister, so weit als thunlich einen nördlichen Kurs einzuhalten, der Eismeister erklärte die Ausführung des Befehls als unmöglich und Hall fragte Einzelne der Besatzung, was sie in dem gegebenen Falle thun würden, um die Interessen der Expedition möglichst zu wahren.

Da es einerseits eine ebenso peinliche wie undankbare Aufgabe ist, über die Leistungen eines Gefährten, mit welchem man gemeinsame Gefahren bestanden, den Stab zu brechen, und es der Geschichtsschreiber andererseits als erste Pflicht betrachten muss, unbekümmert um persönliche Neigung oder Abneigung über ein Ereigniss zu berichten, welches den Wendepunkt eines grossen Unternehmens herbeiführte, halte ich es für geboten, die späteren amtlichen Aussagen einiger der Betheiligten anzuführen.

Da ich selbst einer der Betheiligten bin, sichere ich meiner Darstellung dadurch die grösste Objectivität, die sich überhaupt erstreben lässt, dass ich sogar meine eigene Ansicht, die ich zur Zeit äusserte, aus dem Munde desjenigen verkünden lasse, dessen Handlungsweise hier der Kritik unterworfen werden muss. Ich meine natürlich Budington.

»Hall«, so sagt Budington*), indem er das bezügliche Document producirt, »berathschlagte mit den Offizieren — mit Bessels, mir und den Uebrigen —, deren Ansichten, so weit ich glaube, hier wörtlich niedergelegt sind, wie sie zur Zeit geäussert wurden.« Das Document lautet:

»Berathung, gehalten an Bord des Dampfers »Polaris«, wegen Erreichung einer bedeutenden Polhöhe mit Hilfe des Fahrzeugs, welches sich, behufs Aufsuchung eines Hafens, an der Ostseite (des Canals) befindet. Anwesend sind die Herren Bessels, Tyson, Buddington, Morton und Chester. Bessels will die Strasse überqueren, um nach einem Hafen zu suchen, falls es nicht möglich sein sollte, zu Schiff weiter nach Norden vorzudringen, da er die Westseite für Schlittenfahrten geeigneter hält, die Ostseite dagegen für Navigation. Morton schliesst sich der Ansicht Bessels' an; Meyer ist derselben Meinung. Chester stimmt dafür, so weit nach Norden vorzudringen, als möglich, Tyson will thunlichst rasch einen Hafen anlaufen. Buddington will sich an der Ostseite halten, die grössere Erfolge für die Schiffe verspricht, also auch für Schlittenreisen. In Folge des Packeises hält er es für unmöglich, weiter nach Norden vorzudringen. Er schlägt vor, sich der Küste entlang nach Süden zu wenden, um einen Hafen zu erreichen, was in kurzer Zeit geschehen kann. Der Commandant beschloss die Strasse zu überqueren.«

Budington fährt im Zeugenverhör fort: »Dieses Document wurde zur Zeit niedergeschrieben und war von gleichem Wortlaut, wie jenes in Hall's Tagebuch, welches leider verloren ging. Es blieb auf dem Eise.«

Auf die Frage des Marine-Ministers, ob Budington das Document eigenhändig geschrieben habe, antwortete dieser:

»Nein, es wurde nach meiner Angabe niedergeschrieben. Es ist die Aufzeichnung der damaligen Berathung und der Meinungen, die zur Zeit gegeben wurden; es wurde etwa eine Woche nach dem Ereigniss, nach meiner Angabe, von dem Schreiber Hall's zu Papier gebracht. Das Gleiche war von Meyer in Hall's Tagebuch eingetragen worden. Hall

*) Annual Report of the Secretary of the Navy on the Operations of the Department for the year 1873. Washington Government Printing Office 1873, p. 447.

las mir einst die betreffende Stelle seines Tagebuchs vor und ich liess von dem Schreiber die Copie anfertigen, die ich hier vorlegte.«

Es steht mir nicht zu, die Richtigkeit des Wortlauts obiger Copie zu bezweifeln. Ich möchte nur hervorheben, dass wir uns nicht »behufts Aufsuchung eines Hafens an der Ostseite« befanden, sondern dass es unsere Absicht war und, kraft der Instructionen, unsere Absicht sein musste, eine möglichst beträchtliche Polhöhe anzustreben.

Doch hören wir diejenigen Stellen aus Chesters amtlicher Aussage, die auf die Bewegungen des Schiffes und auf die Eisverhältnisse Bezug haben.

»Wir konnten durch den Kanal blicken und sahen im Norden eine Wasserwolke, eine dichte Wasserwolke; ich meine eine Wolke, die offenes Wasser verkündet. Es ist dies eine Art Nebel, der über offenem Wasser lagert. Ich glaube, wir hätten von diesem Punkte aus weiter nach Norden gelangen können. Es war immer meine Meinung, dass es möglich gewesen wäre weiter vorzudringen. Ich hatte gerade die Wache zur Koje, vernahm den Ruf des Mannes im Mastkorb, der eine Strasse segelbaren Fahrwassers dicht unter Land, längs des Ostufers verkündete. Es kam Jemand, mich zu rufen; ich begab mich auf Deck, wo alle Offiziere versammelt waren.«^{*)}

Der Mann im Mastkorb war der Matrose Heinrich Hobby, dessen Zeugniß ich folgende Stellen entnehme:

»Ich hatte zur Zeit die Wacht im Krähenneste. Dem, was ich hörte, nach zu schliessen, wollten alle Offiziere nach Norden vordringen. Buddington und Tyson dagegen hielten für nöthig, so schnell wie möglich Winterquartier zu beziehen. Ich konnte jedes ihrer Worte vernehmen. . . . Ich konnte eine nach Norden führende Fahrstrasse erblicken, die sich längs des Ostufers von Norden aus etwa nach Nordosten erstreckte. So weit ich beobachtete, sah ich offenes Wasser. . . . Ich rief aus dem Krähenneste herab, wohin sie (Hall und der wachthabende Offizier) ihren Kurs zu richten wünschten. Ich sagte, es sei viel offenes Wasser im Nordosten zu erblicken. . . . So weit ich sehen konnte, hinderten uns die Eisverhältnisse nicht, unseren Kurs nach Norden fortzusetzen.«^{**)}

Morton sagte aus:

»Auf dem Deckhause versammelte er (Hall) die Offiziere: Buddington, Chester, Tyson, Bessels und mich. Einzelne der Herren wollten weiter nördlich vordringen, andere stimmten dafür, sofort einen Hafen

^{*)} loc. cit. p. 480, 481.

^{**)} loc. cit. p. 556.¹

aufzusuchen, und ich glaube, dass Buddington vorzog umzukehren, um Newman's Bay anzulaufen.«*)

Obschon die hier mitgetheilten Aussagen nicht in allen Stücken völlig übereinstimmen, beweisen sie dennoch, dass es Buddington wenig darum zu thun war, eine bedeutendere Polhöhe zu erreichen. Dass aber diejenigen, welche im Norden Frostnebel oder offenes Wasser zu erblicken glaubten, sich nicht täuschten, mag aus folgender Tabelle hervorgehen, in welcher einige meteorologische Beobachtungen enthalten sind, die während des 30. und 31. August an Bord des Schiffes angestellt wurden.

Datum	Zeit	Psychrometer		Relative Feuchtig- keit	Wind Richtung	Wind Ge- schwin- digkeit in Meilen	Zurück- gelegte Distanz in 24 Std.	Wetter
		trocken	feucht					
1871	h	C	C	p. c.				
Aug. 30	7	—10 23	—10 78	89.2	N	12		Nebel
	4	10 56	20 11	88.8	N	7		Nebel
	11	00 56	10 67	78.8	N	7	371	Nebel
— 31	7	10 78	20 22	91.0	NW	1		Nebel
	4	10 56	10 94	92.2	NW	8		Nebel
	11	10 78	20 22	91.0	O	0	113	Nebel

Leider gingen zehn der sechzehn hierher gehörigen Beobachtungen verloren, allein was ich von dem mir zu Gebote stehenden Material**) hier anführe, genügt völlig, um zu zeigen, dass während 6 Nebelstunden 5 Mal nördliche Winde wehten und dass nach der Angabe des Psychrometers die Luft nahezu mit Feuchtigkeit gesättigt war. Dass die feuchten, nebelbringenden Nordwinde, die uns bereits entgegengeweht hatten, als wir in den Smith-Sund einfuhren, über offenes Wasser gestrichen sein mussten und nicht über ein völlig mit Eis bedecktes Meer, lässt sich kaum bezweifeln.

Ob Buddington diese Verhältnisse in Betracht zog, vermag ich nicht anzugeben. Sicher dagegen ist, dass er nicht genau über die Lage des Eises unterrichtet sein konnte. Ein klarer Einblick in die Eisverhältnisse lässt sich nur von dem Kräheneste aus gewinnen, allein Buddington erachtete es nicht der Mühe werth, die Mastspitze zu ersteigen.

Seiner Ansicht nach war es nicht möglich, weiter nach Norden vorzudringen, und Hall war schwach genug, diese Ansicht als die massgebende zu betrachten.

*) loc. cit. p. 498.

**) Scientific Results of the United States Arctic Expedition. Vol. I. Physical Observations by E. Bessels. Part IX. p. 6.

Gegen 2 Uhr Nachmittags wurde das Schiff nach Westen gewendet, um die Strasse zu überqueren, die Hall zu Ehren des Marine-Ministers der Vereinigten Staaten Robeson-Canal nannte. Die Luft trübte sich mehr und mehr, tückische Nebel senkten sich, sie engten unseren Horizont auf weniger als eine Meile ein und zwangen uns, um 5¹/₂ Uhr abermals vor Anker zu gehen.

Als am nächsten Morgen (1. September) um 9 Uhr 25 Minuten das Eis sich öffnete, dampften wir weiter, um zehn Uhr schloss sich unsere Fahrstrasse und wir machten an einem alten, ziemlich ebenen Eisfelde fest, welches bei etwa 5 Meilen Länge ohngefähr 3 Fuss über die Wasseroberfläche ragte. Während der Nacht hatte sich auf den Waken eine etwa viertelzöllige Jungeisdecke gebildet, die sich mit der schwachen Dünung hob und senkte; vor einer leichten nördlichen Brise trieben die kleineren Schollen und Hummocks langsam nach Süden. Im Norden wälzten sich dunkle Frostnebel am Horizont dahin; nur undeutlich schimmerte im Osten das neu entdeckte Land durch die trübe Luft; klarer war es im Westen und Süden.

Gegen 2 Uhr Nachmittags wandten Hall und Chester sich über das Feld, vor welchem wir lagen, nach Westen, der Küste Grinnell-Lands zu. Kaum hatten sie uns verlassen, als das Eis in Bewegung gerieth und heftig gegen die Steuerbordseite des Schiffes presste, welches sich schwach über Backbord nach dem Felde neigte. Zum ersten Male während der Reise kamen die Eismeisel in Anwendung. Die Matrosen wurden auf das Feld geschickt, dessen scharfe Ecken und Kanten zu runden, um etwanige Schäden abzuwenden. Die Schollen thürmten sich zur Höhe der Regling und bedrängten den Schiffsrumpf, dass er fühlbar bebte. Nachdem der Tumult etwa 40 Minuten gedauert, wurde es wieder ruhig; als Hall und Chester gegen 5 Uhr zurückkehrten, lag das Eis fast regungslos.

Von der Spitze eines Hummocks aus hatten die Beiden eine kleine Einbuchtung in der Küste entdeckt, die ziemlich eisfrei war und die vielleicht als temporärer Ankerplatz hätte dienen können. Sie bedauerten, keine Verabredung getroffen zu haben, uns ein Signal zu geben. Chester erstieg die Mastspitze und fand, dass das segelbare Fahrwasser, welches er und Hall während der Wanderung im Westen des Feldes bemerkt hatten, verschwunden war. Selbst wenn wir die »Polaris« hätten wenden können, wäre es jetzt nicht mehr möglich gewesen, das Feld zu umfahren und nach der Stelle der Küste zu steuern, welche durch Hall zum Ankerplatze ausersehen gewesen.

Bis gegen 8 Uhr blieb das Eis ruhig, dann begannen die Pressungen wieder, wie sie uns sechs Stunden zuvor bedroht hatten. Kurz vor neun

Uhr drängten die Massen so ungestüm nach Steuerbord hin, dass das Schiff etwas gehoben wurde. Um $\frac{1}{2}$ 10 Uhr schraubte sich das Eis gegen den Bug und wahrscheinlich unter den Kiel; das Fahrzeug, welches der Bewegung des Stromes rascher folgte, als das grosse Feld, neigte sich nach Steuerbord über; mit lautem Krach rissen die beiden starken Manilla-Taue, die uns bisher mittelst der Eisanker an dem Felde festgehalten hatten.

Dass wir nach weniger als fünf Minuten wieder vor Anker lagen, war lediglich der Besonnenheit Buddington's zu danken, welcher sofort, nachdem sich der Unfall ereignet hatte, selbst das eine der Taue löste, es über Bord warf und befahl, mit dem andern ähnlich zu verfahren. Nur mit Mühe gelang es, die Eisanker genügend zu befestigen, welche mehrmals ihren Halt zu verlieren drohten. Die Pressungen wiederholten sich, straff wie Violinsaiten spannten sich die Kabel, welche kaum rasch genug nachgelassen werden konnten, sie vor dem Zerreißen zu schützen.

Mit lobenswerther Geschwindigkeit wurde Proviant aus dem Unter- raume auf Deck geholt; Jedermann erhielt Befehl, die nothwendigsten Kleidungsstücke zusammenzuschütren, um bei dem etwanigen Verlust des Fahrzeugs über einen Reserve-Anzug verfügen zu können.

Als die Pressungen gegen 11 Uhr nachliessen, legte sich, wer die Wache zur Koje hatte, angekleidet nieder. Völlig den Launen des Eises preisgegeben, galt es, sich auf das Schlimmste gefasst zu machen; erfolgten neue Pressungen, so konnte es um das Schiff geschehen sein.

Eine halbe Stunde nach Mitternacht öffneten sich die Mauern unseres Gefängnisses; im Osten des Fahrzeugs bildeten sich einige kleine Waken, deren Oberfläche ein leichter Nordwind kräuselte. Dann setzten die Schollen abermals langsam nach Süden, einzelne trugen rostrothe Flecken von dem Eisenpanzer des Schiffes — ein Zeichen, wie heftig die Pressung gewesen. Gegen $\frac{1}{2}$ 2 Uhr drängten sie wieder nach Steuerbord, allein nicht heftig genug, um uns zu beunruhigen.

Der Nordwind frische und brachte dichte Nebel, welche sich rasch senkten und jegliche Fernsicht vereitelten; bald war die Küste im Osten dem Blick entzogen, nur das nahe Gestade Grimmell-Lands erschien noch undeutlich in schwachen Umrissen, auch sie verschwanden in dem Wogen der grauen Dunstmassen.

Zu diesem Uebel gesellten sich aufs neue die Pressungen. Zwischen 9 und 10 Uhr Morgens (2. September) wurde der Andrang wuchtiger als zuvor; dumpf dröhnten die Deckplanken, die Masten zitterten, knisternd rieben sich die Schollen gegen die Wandungen. Länger denn drei Stunden währte das verworrene Geräusch. In der berstenden Jungeisdecke erklang es wie Wimmern und Zirpen, tiefe getragene Töne entrangen



sich dem Felde, an welchem das Fahrzeug befestigt lag, ein dumpfes Summen und Brausen hallte von den treibenden Schollen herüber, zuweilen übertäubt von dem Poltern stürzender Trümmer — dazwischen mischte sich das klagende Geheul der Hunde.

Hall gab Befehl, einen Theil des Proviantes auf dem Eisfelde zu landen. Sofort waren alle Hände an der Arbeit. Aus dieken Planken wurde zwischen dem Felde und dem stark geneigten Schiffe eine Art Brücke hergestellt, das Löscheln zu erleichtern. Einer der Grinnell-Schlitten, den man schnell zusammengesetzt hatte, führte Kohlen, in Säcken verpackt, nach einer erhöhten Stelle des Feldes, fern dem Bereiche der Pressungen. Daneben wurden an tausend Pfund Pemmikan geborgen, präservirtes Fleisch, mehrere Fässer Citronensaft, Mehl, Brot, Kaffee, Thee, sowie andere Nahrungsmittel. Auf einer Kiste mit Werkzeugen fanden Flinten und Munition Platz, dazu kam ein Ofen und manigfaches Küchengeräth.

Ehe die Schiffsglocke Mittag verkündete, lag das Noth-Dépôt unter mehreren grossen Segeln verhüllt, deren Ränder mit Kohlensäcken beschwert wurden, um die Güter vor Wind und Tribschnee zu schützen. Später machte man an Bord die Boote klar und brachte weiteren Proviant auf Deck. Ruhig konnten wir jetzt den Pressungen entgegensehen, die uns der nächste Flutwechsel bringen würde. Ging das Schiff in Trümmer, so besaßen wir wenigstens die Mittel, einige Zeit das Leben zu fristen und uns dem Lande zuzuwenden.

Erst am 3. kehrte an Bord die alte Ruhe wieder. Noch brüteten rings umher dichte Nebel; jeglicher selbständigen Bewegung beraubt, lag das Schiff in seinen eisigen Fesseln; nach welcher Richtung wir trieben, liess sich kaum errathen. In der Kajüte wurde feierlicher Gottesdienst abgehalten, redegewandt machte Hall auf die Gefahren aufmerksam, vor welchen uns ein gütiger Schöpfer bewahrt; wer mehr Vertrauen in göttliche Allmacht setzte, als in eigene Kraft, sandte ein brünstig Gebet zum Himmel.

Im Laufe des Nachmittags flogen zwei Schneeammern auf Deck und liessen sich auf dem Ruderhause nieder, zutraulich pickten sie nach Brotkrumen, welche ihnen zugeworfen wurden, allein sie liessen sich nicht greifen; als wir sie zu fangen versuchten, entwischten sie und verschwanden im Nebel. Eine mehrstündige Windstille war von ausgiebigem Schneefall begleitet; erst um 8 Uhr Abends konnten wir die meteorologischen Beobachtungen wieder aufnehmen, welche seit dem Morgen des 2. September unterbrochen gewesen; zuvor jedoch mussten die Kisten und Fässer hinweggeräumt werden, welche den Weg zum Instrumentenbehälter sperrten.

Am 4. September gegen 2 Uhr Morgens wichen die Nebel, die Küste Grinnell-Lands kam in Sicht, noch war eine Orientierung unmöglich. Gegen 4 Uhr zeigte sich die Sonne wieder zum ersten Male seit sechs Tagen, indess nicht deutlich genug, um eine astronomische Ortsbestimmung zu gestatten; ein Versuch, den Bryan später mit dem künstlichen Horizont auf dem Eisfelde anstellte, blieb völlig erfolglos. Nur vier Polhöhen konnten gemessen werden, seit wir Tassuissak verlassen; die letzte Breite, die mit annähernder Sicherheit bestimmt worden, war die vom 29. August mit $81^{\circ} 20'$ N. Seither hatten fast fortwährend Nebel geherrscht, alle Positionsbestimmungen hingen daher von der Angabe der beiden Patentlogs ab, die beständig über Bord gehalten wurden, so lange sich das Schiff bewegte und so lange es die Eisverhältnisse gestatteten.

Als die Nebel sich theilten, welche vor der Ostküste des Kanals lagerten, und das Land seine Gliederung enthüllte, erkannten wir sofort, dass uns die Strömung nicht unbeträchtlich nach Süden versetzt hatte. Die höchste Breite, zu der wir gelangt waren, betrug $82^{\circ} 26'$ oder, mit Berücksichtigung der Strömung*), wahrscheinlich $82^{\circ} 16'$; nie zuvor war es einem Fahrzeuge gelungen, zu solch beträchtlicher Polhöhe vorzudringen.

Da das Eis etwas auseinander trieb, durften wir hoffen, dass uns zunächst weitere Pressungen erspart bleiben würden. Gegen 9 Uhr bildeten sich in der Nähe des Fahrzeugs ausgedehntere Waken, Hall ertheilte Befehl zur Aufhebung des Proviant-Dépôts. Nach dreistündiger Arbeit, bei welcher Jedermann Hand anlegte, befand sich fast Alles wieder an Bord, allein durchaus nicht leicht war es, die Hunde einzufangen. Ernstliche Schwierigkeit verursachte das Ablassen der Schraube, die man aufgehisst, als sich die Eismassen unter das Heck gedrängt hatten.

Als wir zum Aufbruch bereit waren, fielen abermals Nebel ein, welche ausgiebiges Schneegestöber begleitete, erst um 8 Uhr 45 Min. Abends vermochten wir Anker zu lichten. Im Osten und Süden zeigten sich offene Wasserstrassen, deren Verlauf das Fahrzeug folgte.

*) Wahrscheinlich dürfen wir eine höhere Breite beanspruchen als $82^{\circ} 26'$. Eine andere Aufmachung des betreffenden Etmals ergab $82^{\circ} 29'$, allein die Resultate einer Loggerechnung können aus bekannten Gründen nicht von grosser Genauigkeit sein. Bei späterer Gelegenheit wurde die Polhöhe der Bucht, die Hall Repulse-Harbor genannt, zu $82^{\circ} 9'$ bestimmt; allem Anschein nach befand sich die »Polaris«, als sie ihre höchste Breite erreichte, mehr als 9 Seemeilen nördlich von jenem Punkte. Das Mittel aus den drei Beobachtungen: $82^{\circ} 24'$ dürfte der Wahrheit wohl am nächsten kommen.

Kaum einer unangenehmen Situation entronnen, geriethen wir in eine andere, die leicht verhängnissvoll hätte werden können. Ein brenzlicher Geruch machte sich bemerkbar; er schien aus dem Unterraume zu kommen und legte die Befürchtung nahe, es sei Feuer ausgebrochen. Beim Unterkabelgat beginnend, wurden die Räume der Reihe nach durchsucht. Da nirgends Rauch sich zeigte, währte es lange, bevor man die Ursache des Brandgeruchs entdeckte, welcher am stärksten im Feuer-raume war. Die Maschinisten untersuchten die Kessel, einer war völlig leer, seine glühenden Platten hatten die Filzbekleidung entzündet. Der Wasserstand des Manometers sprach für genügende Speisung, allein, da der Hahn geschlossen stand, war jegliche Communication zwischen Röhre und Innenraum aufgehoben, eine neue Wasserzufuhr hätte uns zweifellos die Ueberraschung einer Kesselexplosion bereitet. Rasch wurde das Feuer herausgezogen und erlösch, der Kessel langsamer Kühlung überlassen.

Mittlerweile waren wir des Kanals Ostküste auf wenige Meilen nahe gekommen; ein flacher Strand verhieß einen leidlich guten Ankerplatz zu neuem Vorstoss. Um Mitternacht ging ein Boot ab, die Stelle auszulothern, Hall pflanzte am Ufer die Unionsflagge auf, im Namen Gottes und des Präsidenten der Vereinigten Staaten nahm er feierlich Besitz von dem neu entdeckten Lande. Als die Ankerkette klirrend niederrasselte, war der 5. September kaum eine halbe Stunde alt; für die Breite, in der wir weilten, hatte die Sonne aufgehört circumpolar zu sein, doch herrschte Tageshelle. Nach der Seeseite hin schützte uns ein gestrandeter Eisberg; im Norden und Süden Hummocks und Schollen, die auf Grund sassen. Zwei arctische Sturmvögel umkreisten das Schiff, Boten des offenen Wassers; in dem Inselgewirr zwischen Upernivik und Tas-suissak waren uns die letzten zu Gesicht gekommen. In Hall's Cabine schloss ein Rundtrank die Feier der Besitznahme; wer nicht Dienst hatte, ging zur Koje, denn es war spät.

Nach dem Frühstück erstieg Chester die Mastspitze; offenes Wasser zeigte sich im Norden und Westen. Eine weitere Unterredung, welche Hall wegen Erreichung einer beträchtlicheren Polhöhe mit Buddington hatte, entlockte jenem ähnliche Redensarten von Unmöglichkeit, wie zuvor*); — wie zuvor, untersuchte der Eismeister auch jetzt die Eisverhältnisse vom Verdeck aus, statt nach dem Kräheneste zu klimmen und dort Rundschau zu halten.

Hall gab Befehl, die Ladung zu löschen und leistete dadurch stillschweigend Verzicht, während des Herbstes einen weiteren Vorstoss zu

*) loc. cit. p. 299.

Schiff zu unternehmen; die Ehre der Flagge, der Erfolg der Expedition, waren den Launen eines Einzelnen geopfert. Das Glück, von welchem wir bisher begleitet waren, wurde uns abhold und lächelte nicht wieder.

Zwei Boote, durch Querplanken verkoppelt und schwer mit Proviantkisten beladen, brachten uns nach dem Ufer; die Entfernung betrug kaum eine Viertelmeile. Das Schiff lag in einer flachen Bucht von etwa 12 Meilen Länge, deren Krümmung selbst auf einer Karte in grösserem Massstabe völlig verschwinden und als fast gerade Linie sich zeigen



Zeltringe.

würde. Terrassenartig stieg der Strand zu einer Ebene an, ungefähr 10 Meilen lang, im Mittel wohl kaum über 4 Meilen breit. Im Norden der nahezu meridional verlaufenden Biegung hoben sich Massive von 900 bis 1200 Fuss Höhe, die sich nach Osten zogen, wo ihre Erhebung 400 Fuss nicht überschritt; die Gebirge, durch welche im Süden die Ebene abgeschlossen war, mochten eine mittlere Höhe von 2000 Fuss besitzen. Das Gestein war grauer, schieferiger Kalk, von Geschiebe verschiedenen Materials bedeckt.

Hall und ich, wir suchten nach einem Platze, das Observatorium aufzuschlagen; nahe beim Strande gelangten wir zu kreisförmig angeordneten Steinen, welche ohne Zweifel dazu gedient hatten, die Sommer-

zelte wandernder Eskimos zu befestigen. Es waren ihrer sieben dicht zusammengedrängt, drei waren vortrefflich erhalten; ihre Durchmesser betragen 5, 7 und $7\frac{1}{2}$ Fuss. Vergebens spähten wir nach Gräbern; vorerst entdeckten wir nur eine Feuerstelle und die halb verkohlte Rippe einer Robbe.

In der Nähe eines erraticen Gneissblocks gewahrten wir mehrere sich bewegende Punkte. Das Fernrohr enthüllte sie als Schneehühner, welche nach den Zweigen verkümmerten Weidengestrüppes pickten. Es war ein Volk von neun Köpfen; das weisse Gefieder machte sie fast unsichtbar auf der schneebedeckten Erde. Ohne zu schrecken, liessen sie uns auf wenige Schritte nahe kommen; da wir keine Flinten führten, beunruhigten wir sie nicht weiter, wir beabsichtigten gegen Abend zurückzukehren, sie zu schiessen. Trotz niedriger Temperatur umschwärmten uns lebensfroh zwei Moskiten; nur einer konnte erhascht werden; aus Mangel an einem geeigneten Behälter, bargen wir ihn zwischen den Okulargläsern des Fernrohrs. Schaaren zwitschernder Schneeammern belebten den Strand; sie rüsteten sich zu ihrem Wanderfluge nach Süden: ein Zeichen des herannahenden Winters.

Längs des Ufers heimwärts wandernd, sahen wir eine kleine luf-eisenartige Bucht von etwa 3 Schiffslängen Ausdehnung, die mehr Schutz versprach, als unser jetziger Ankerplatz. Wir langten eben zeitig genug bei dem Fahrzeuge an, das Doppelboot an der Löschung einer Kohlenladung zu hindern; zweiundvierzig der Hunde aber waren bereits gelandet worden. Nachdem Dampf aufgemacht war, lichteten wir Anker und steuerten nach der Bucht; eine Barre sperrte ihren Eingang, wir mussten wieder nach der alten Stelle, in die Nachbarschaft des Eisberges zurückkehren.

Ein Schneefall, von Windstille begleitet, verwandelte die Oberfläche der ruhigen See im Laufe weniger Stunden in eine mattweisse schimmernde Fläche; feines Wassergeäder durchzog sie dunkel und verlieh ihr das Aussehen eines feenhaften Mosaikbodens, welcher hier und da leise schwankte.

Am frühen Morgen waren die Eskimos ausgesandt worden, nach Renthierfährten zu suchen; des Abends kehrten sie zurück, ohne Wild oder Spuren gefunden zu haben.

Nach Mitternacht, zur Zeit des Hochwassers, wurde das Eis in der Nähe des Schiffes lebhaft, es begann sich nach dem Ufer zu bewegen und bedrängte das Fahrzeug. Wir lichteten Anker, machten Dampf auf und entwickelten einige Wendungen, so dass unsere fernere Nachtruhe gesichert war. — Dies waren die letzten Bewegungen, welche wir ausführten, ehe das Schiff einfrohr.