

FÜNFZEHNTES KAPITEL.

Die Bootfahrt nach Norden.

Die Mannschaften des »Grant« und »Robeson« verlassen das Schiff. — Chester kehrt zurück und meldet den Verlust seiner Schaluppe. — Das Leinwandboot »Hegermann« wird in Stand gesetzt, um den »Grant« zu ersetzen. — Scene des Schiffbruchs. — Abfahrt des »Robeson«. — Anblick der Küste zwischen Cap Lupton und Cap Brevoort. — Landung der Mannschaft des »Robeson« in der Newman's Bay. — Ungünstige Eisverhältnisse. — Ankunft und Schicksale des »Hegermanns«. — Die Launen des Eises. — Weitere Schritte. — Hans bringt schlimme Nachrichten. — Rückkehr an Bord. — Treibholz-Funde. — Nochmals Skorbut.

In Begleitung ihrer Mannschaft verliessen Chester und Meyer gegen Mitternacht des 7. Juni das Schiff, um sich zunächst nach Cap Lupton zu begeben. Am kommenden Morgen folgte Tyson mit seinen Matrosen. Da inzwischen das Eis sich wieder geschlossen hatte, zog ich es vor, noch einige Zeit an Bord zu bleiben, wo noch mancherlei zu erledigen war. Sobald sich offenes Wasser zeigte, wollte Tyson auf einem Hange des Vorgebirges eine Flagge hissen, um mir Signale zu geben.

Statt des verabredeten Zeichens erschienen am Morgen des 9. zwei der Leute, um noch verschiedene Kleinigkeiten zu holen und mir mitzutheilen, dass im Laufe des Tages sich wahrscheinlich Gelegenheit bieten würde, die ersehnte Fahrt anzutreten.

Kurz vorher war Chester zurückgekehrt. Seine Meldung war eine wenig erfreuliche. Er hatte das Boot »Grant« nebst der vollständigen Ausrüstung verloren; die Mannschaft war mit knapper Noth dem Verderben entronnen.

In seinem officiellen Berichte über den Vorfall heisst es: Als am Morgen des 8. eine Fahrstrasse sich öffnete, welche um das Cap führte, beluden wir die Schaluppe und stiessen vom Lande. Nachdem wir etwa zwei Meilen zurückgelegt hatten, drängte sich das Packeis nach dem Ufer, wodurch wir uns genöthigt sahen, auf einem der festliegenden

Felder zu landen. Wir warteten etwa vier Stunden und beobachteten, auf einer Anhöhe stehend, die Bewegung des Eises. Nach Verlauf dieser Zeit änderte sich die Richtung der Strömung; unter dem Cap, in der Nähe des Ufers, begann das Eis sich wieder zu öffnen. Wir zogen Boot und Proviant über ein altes Feld, dessen Länge etwa eine halbe Meile betrug, und fuhren hierauf weiter. Nachdem wir ohngefähr eine Meile zurückgelegt hatten, nöthigte uns das Treibeis abermals, zu landen. Wir zogen das Boot auf ein ebenes Feld, welches zwischen zwei gestrandeten Eisbergen festlag, und schickten uns an, zu campiren; denn wir hielten den Lagerplatz für völlig sicher. Bald darauf kam das Packeis uns von Neuem entgegen. Wir legten uns nieder, um bis zu dem Eintritt des nächsten Hochwassers zu schlafen. Einer der Leute hielt Wache, um die Bewegung des Eises zu beobachten und uns zu wecken, sobald eine genügend breite Fahrstrasse sich öffnete, um unserem Boote zu gestatten, das Cap zu doubliren. Um 6 Uhr, am Morgen des 9., begann das Eis sich wieder zu zertheilen. Ich lag schlafend auf einer Gummidecke, in der Nähe des Boots. Als die Wache mich weckte, spaltete sich das Eis zwischen mir und dem Boote. In der Nähe des Letzteren befanden sich drei Mann. Die Scholle, auf der sie Fuss gefasst hatten, trieb mit einer solchen Geschwindigkeit, dass es uns unmöglich war, zu ihnen zu gelangen. Kurz darauf kam die Scholle mit dem treibenden Packeise in Berührung. In demselben Augenblick wurde das Boot zermalmt. Mit Ausnahme dreier Büchsen, des Box-Chronometers und einiger Kleinigkeiten ging Alles zu Grunde. Erst als das Eis wieder zur Ruhe kam, konnten die Leute auf ihre eigene Rettung bedacht sein. Das Packeis hatte sich der Küste entlang nach Nordwesten bewegt. Etwa eine Viertelmeile südlich von unserem Rastplatze hatte die Ecke eines alten Feldes sich gegen das Küsteneis gestemmt. Hierdurch war der Bruch des Feldes, auf dem wir lagerten, herbeigeführt worden.«

Dieser Vorfall, der leicht hätte eine schlimmere Wendung nehmen können, trug keineswegs dazu bei, die Leute zu entmuthigen. Chester suchte bei Buddington um die Erlaubniss nach, das tragbare Hegermannsche Leinwandboot zu einem erneuten Vorstosse benutzen zu dürfen. Sein Wunsch wurde gewährt. Die Mannschaft des »Grant« war inzwischen angelangt und begann sonder Säumen das Boot in Stand zu setzen und die anderen Vorbereitungen zur Reise zu treffen. Meyer hatte den Box-Chronometer mitgebracht, dessen Stand in Folge des heftigen Stosses eine Verzögerung von etwas mehr als 36 Minuten erlitten hatte. Er zeigte mir die Trümmer eines kleinen hölzernen Kastens, welcher zu dem einen der tragbaren Anemometer gehörte. Durch den Druck des Eises war das

Holz in dünne Stäbchen von dem Durchmesser eines Zündhölzchens gespaltet worden.

Gegen Mittag fuhr mich Joseph auf einem der Hundeschlitten nach Norden. Das Eis war zerklüftet und mit tiefen Wasserlachen bedeckt. Eine halbe Meile südlich von Cap Lupton liessen wir das Gefährt zurück und wanderten alsdann längs des abschüssigen Ufers dahin, bis wir auf Tyson's Zelt stiessen. Unsere Leute konnten den Augenblick des Aufbruchs kaum erwarten, Chesters Unfall hatte ihren Unternehmungsgeist eher entfacht, als gedämpft.

Da das Eis noch immer geschlossen lag, suchten wir den Ort auf, wo der »Grant« zu Grunde gegangen war. Zwei der Leute versahen sich mit Bootshaken, um sich der schwimmenden Trümmer für den kleinen Kochofen zu bemächtigen. Unser Weg führte über Trümmerhalden, welche unmittelbar an die senkrechten Klippen grenzten und in einem Winkel von mindestens 40 Grad nach dem Meere abfielen. An einzelnen Stellen waren dieselben mit durchweichter Dammerde bedeckt, in welche der Fuss bis zum Knöchel versank. Das Thauwetter hatte die Steine gelockert, welche kurz vorher noch durch Eis verbunden gewesen. Die Schneewehen, von feinen Rinnsalen ausgehöhlt, stürzten unter den Tritten dröhnend zusammen. Von den nahen Klippen strömte das Wasser und sammelte sich zu schäumenden Bächen, welche der Stätte ihres Ursprungs murmelnd und rauschend enteilen. Seit länger als neun Monaten sahen wir jetzt zum ersten Male wieder lebendige Quellen, deren tönereiches Plätschern kaum lieblicher an das Ohr des dürstenden Wüstensohnes hätte schlagen können, als es das Unsere erfreute. Längs der Wasseradern hatte der rothblaue Steinbrech seine leuchtenden Blüten erschlossen. Höher gelegene Stellen, welche von dem Abflusse des Schneewassers nicht erreicht werden konnten, waren so völlig ausgetrocknet, dass ihre Oberfläche von klaffenden Sprüngen durchzogen war. Unter den überhängenden Wänden zeigten sich ähnliche weissgraue Ausblühungen, wie auf der Ebene, in der Nähe des Observatoriums.

Als wir die Stelle erreichten, wo Chester sein Boot verloren hatte, war die Flut noch im Steigen begriffen. Inmitten der aufgethürmten Hummocks erblickten wir einen Theil des zertrümmerten Sterns der Schaluppe; das Blatt eines zerbrochenen Remens war zwischen zwei Flarden festgeklemmt und stand senkrecht in die Höhe. Wir rutschten die steile Böschung hinab und betraten darauf das Eis, welches so lose lag, dass es bei jedem unserer Tritte sich in Bewegung setzte. Die Matrosen machten mehrere vergebliche Versuche, die Trümmer des »Grant« mittelst ihrer Bootshaken zu erreichen. An einem Abhänge lag eine zerrissene Gummidecke mit drei Büchsen beschwert; daneben

ein durchnässter Sack voll Kleider. Alles Uebrige hatten die Wellen verschlungen.

Auf dem Rückwege nach dem Lager fand ich eine ausgewaschene *Maclurea*, für unsere paläontologische Sammlung eine neue Muschelart. Noch ehe wir das Zelt erreicht hatten, kam uns der schwarze Schiffskoch entgegen. Er wollte uns nur einen Besuch abstatten, sich den Ort betrachten, wo Chester Schiffbruch gelitten hatte, und uns mittheilen, dass das Leck der »Polaris« sich scheinbar vergrößert habe.

Am Morgen des 10. hatte die Lage des Eises kaum eine Aenderung erfahren. Nur in der Nähe des Zeltes war eine kleine Wake entstanden, welche einem Fluge Teiste als Tummelplatz diente. Ein wohl angebrachter Doppelschuss verschaffte uns neunzehn dieser Vögel, die sofort gebraten wurden, um unser Frühstück zu vervollständigen. Kurz nach 7 Uhr setzte ein leichter Südwestwind ein, unter dessen Einfluss das Eis etwas auseinander wich. Die Leute bereiteten Alles zur Abreise vor. Bei dieser Gelegenheit fiel die eiserne Flasche, welche das Quecksilber für den künstlichen Horizont enthielt, ins Wasser und konnte nicht wieder aufgefischt werden. Es blieb mir keine Wahl, als schleunigst an Bord zurückzukehren, um den Schaden wieder gut zu machen, denn der Rest des Vorraths befand sich in einem unzugänglichen Winkel meiner Cabine. Des Hochwassers wegen nahm der Weg nach der »Polaris« volle zwei Stunden in Anspruch. Ein Fünftel der ganzen Strecke musste durchwaten werden. Bei der Rückkehr hatte die Bahn sich bedeutend gebessert, die eingetretene Ebbe hatte das Eis trocken gelegt. Joseph trieb die Hunde, die wir nebst dem Schlitten abermals zurücklassen mussten, ehe wir das Cap noch erreichten. Als wir um das Letztere bogen, erblickten wir die Leute, damit beschäftigt, das Boot zu beladen. Während meiner Abwesenheit hatte Tyson eine kleine Pionierfahrt unternommen, um die Ausdehnung des offenen Wassers festzustellen. Er war ohne Schwierigkeit zu dem sogenannten »Dritten Cap«*) gelangt, und hatte eine reine Fahrstrasse gefunden, welche sich längs der Küste nach Norden zog.

Voll froher Hoffnung schafften wir Proviant, Instrumente und Kleidersäcke nach dem »Robeson«, sandten durch Joseph noch einen Gruss an die Zurückbleibenden an Bord und stiessen um 2 Uhr 43 Minuten vom Lande. Nachdem Cap Lupton passirt war, lag das Fahrwasser, glatt wie ein Spiegel, vor uns ausgebreitet. Den wenigen schwimmenden Hummocks liess sich leicht ausweichen. Nur an einer Stelle mussten

*) Wir hatten uns gewöhnt, drei kleine Vorsprünge der Küste, nördlich von Cap Lupton, als das erste, zweite und dritte Cap zu bezeichnen. Auf der Karte blieben dieselben ohne Namen.

wir uns durch lose liegendes Eis arbeiten, wobei das Patentlog, welches wir zum Messen der verschiedenen Distanzen ausgeworfen hatten, eingeholt werden musste. Wir hielten uns beständig in einer Entfernung von etwa einer halben Meile vom Lande und bewegten uns dabei längs der Grenzlinie eines Süswasserbandes, welches seinen Ursprung den Abwassern der Klippen verdankte.

Zwischen Cap Lupton und dem »Dritten Cap« ist das Gestein schieferig und zeigt ähnliche Verwerfungen, wie in den Ravinen in der Nähe des Observatoriums. Die Schichten wechseln durch alle Winkellagen von horizontal bis senkrecht. Die Klippen sind ausnahmslos steil, ohne jegliche Bildung eines Strandes. Etwas südlich von Cap Porter wird das Gestein jedoch massig, wie die Wände des Petermann-Fjord, und enthält, gleich jenen, ausgewaschene Höhlungen, die zahlreichen Teisten als Nistplätze dienten.

Nachdem Cap Ammen doublirt war, erhob sich eine leichte Brise aus Süden, welche das Eis mit unverhältnissmässig bedeutender Geschwindigkeit vor sich einhertrieb. Hinter uns begann die Fahrstrasse sich zu schliessen, allein im Norden sahen wir noch immer offenes Wasser. Die Brise nahm bald wieder ab, das Segel wurde nutzlos und die Leute mussten sich in die Remen legen. Aber die Windstille war nur von geringer Dauer. In kurzen Böen begann es abermals aus der gleichen Richtung zu wehen, wodurch das Eis mit einer Geschwindigkeit von mindestens 3 Knoten nach Norden setzte. Die Sicherheit des Bootes war ernstlich gefährdet. Unter den senkrechten Klippen konnte man nirgends landen. Wohl lag das Ufereis hier und da zu zwanzig bis dreissig Fuss hohen Gürteln emporgepresst, welche flache Zungen entsandten, allein diese Orte waren wenig einladend. Das Eis kam näher und näher, doch unter den treibenden Massen zeigte sich nirgends eine Scholle, deren Grösse zum Aufholen des Bootes genügt hätte.

Hastigen Ruderschlags strebten wir dem Eingange der Newmans-Bay entgegen. Nach mehreren vergeblichen Versuchen gelang es unsern vereinten Kräften das Boot durch die Bresche eines Eiswalles zu schieben und ein festliegendes Feld zu erreichen. Noch ehe diese Arbeit beendet war, hatte das Eis sich völlig geschlossen. Als wir das Zelt aufschlugen, war es halb zehn des Abends.

Während des 11. wehte es steif aus Südwesten, wobei das Eis sich in nördlicher Richtung bewegte. Gegen Abend legte sich der Wind, die Eismassen kamen zur Ruhe, allein wir spähten vergebens nach offenem Wasser. Ausser einigen Teisten, einer Elfenbeinmöve und zwei Robben zeigte sich kein thierisches Leben. Die beiden Seehunde spielten in einer Spalte des Eises, sie waren jedoch zu scheu, uns in Schussdistanz

gelangen zu lassen. In der Nähe des Zeltcs hatten wir die meteorologischen Instrumente untergebracht, denn wir beabsichtigten, eine Reihe correspondirender Beobachtungen zwischen unserem Lagerplatze und der Polaris-Bay zu sichern. Vor den Strahlen der Sonne geschützt, in einem kleinen Kasten, dessen schief abfallende Wände aussen mit Stanniol beklebt waren, befanden sich ein Psychrometer, ein Maximum- und Minimum-Thermometer, sowie die präparirten Papierstreifen zur Bestimmung des Ozongehaltes der Luft. Daneben, 3 Fuss über dem Eise, stand ein geschwärztes Thermometer, dessen Kugel von einer weiten, mit Luft erfüllten Röhre eingeschlossen war.

Am 12. wechselten völlige Windstillen mit leichten Brisen aus Nordosten. Das Eis bewegte sich mit einer Geschwindigkeit von einer halben bis dreiviertel Meilen nach Süden. Ueber die Bucht hinweg strichen vier Eiderenten in nördlicher Richtung. Hier und da zeigten sich wohl einzelne Waken, allein ihre Ausdehnung war äusserst beschränkt.

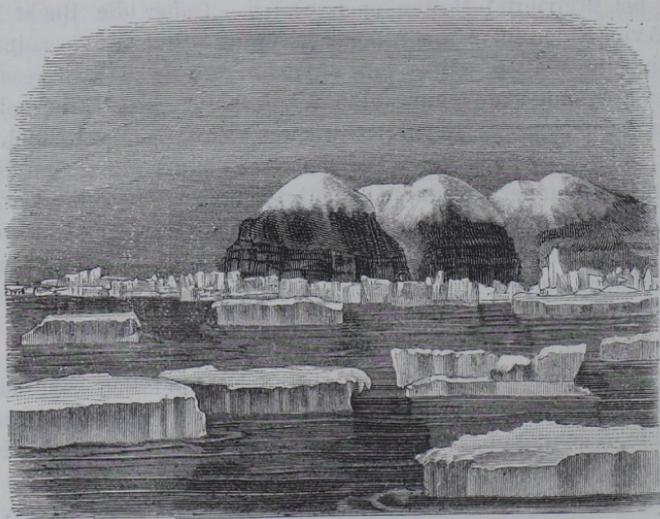
Der folgende Tag bildete eine Wiederholung des vorhergehenden. Im Laufe des Morgens gewahrten wir das erste grössere Eisfeld. Dasselbe trieb langsam nach Süden und stemmte sich alsdann gegen die Flanken von Cap Sumner, wodurch die übrigen Eismassen eine zeitlang in Stauung geriethen. In dem Zelte, wo unsere Schlafsäcke ausgebreitet lagen, waren tiefe Höhlungen entstanden. Das Schmelzwasser hatte die Gummidecken durchdrungen; die Moschusfelle, welche als Unterlagen dienten, waren völlig durchnässt.

Am 14. hatten die Verhältnisse sich keineswegs gebessert. Während der Nacht war leichter, halbfüssiger Schnee gefallen, eine schwache Brise wehte bald aus Norden, bald aus Nordosten und über dem Lande hingen dichte, feuchte Nebel. Eine Elfenbeinmöve und ein stattliches Bürgermeisterpaar umkreisten beutesuchend das Zelt. Die Bürgermeisterin wurde so zudringlich, dass es mir gelang, sie aus einer Entfernung von etwa dreissig Schritten mit einer Pistolenkugel niederzustrecken. Ohne meinen unfreundlichen Eingriff würde sie am folgenden Tage wohl ihr erstes Ei gelegt haben; denn sie trug dasselbe vollkommen ausgebildet in sich. Sie war ausserdem von verschiedenen Bandwürmern bewohnt, welche zur Bereicherung der zoologischen Sammlung alsbald in Müllersche Flüssigkeit wanderten.

Auch am 15. bewegte sich das Eis noch immer nach Süden, ohne jedoch so fest gepackt zu liegen, wie Tags zuvor. Eine leichte Brise aus Nordwesten erzeugte im Laufe des Nachmittags eine lange Wake, deren Verlauf wir in dem ledigen Boote bis Cap Brevoort verfolgten, um die Lage des Eises zu untersuchen. Dieses Vorgebirge jedoch war von Hummocks so dicht umringt, dass eine Landung völlig ausser Frage

stand. Da unter der Wirkung des Flutstromes das Eis abermals rasch nach Osten drängte, sahen wir uns genöthigt schleunigst umzukehren. Unsere Hoffnung, eine Tiefseemessung ausführen zu können, wurde durch die Ungunst der Verhältnisse leider vereitelt. Auf der Rückfahrt nach dem Zelte gewahrten wir zwei Flüge Ringelgänse, aber wir mussten auf deren Jagd verzichten.

Um 8 Uhr Abends langte Chester in dem »Hegermann« bei uns an. Er hatte ein schwarzes Piratensegel aufgezogen und die Mannschaft sang ein lustiges Lied, als gälte es einer Spazierfahrt. Die Launen des Eises hatten ihm abermals einen schlimmen Streich gespielt, und ihn drei Tage unterwegs gehalten. Am frühen Morgen des 13. hatte er Cap



Cap Brevoort.

Lupton verlassen; kurz darauf begann das Boot zu lecken und er musste dasselbe auf das Uferis ziehen, nachdem kaum $2\frac{1}{2}$ Meilen zurückgelegt waren. Inzwischen hatten sich die Waken geschlossen. Erst während des Nachmittags des 14. entstand wieder offenes Wasser. Um 2 Uhr 20 Minuten stieß er ab; des Treibeises wegen musste er jedoch bereits um 4 Uhr wieder aufholen. Während der Nacht gerieth das Feld, auf welchem er Lager geschlagen hatte, ins Treiben und setzte $4\frac{1}{2}$ Meilen nach Süden. Das Boot konnte vor 6 Uhr 40 Minuten des kommenden Morgens nicht wieder flott gemacht werden; dann aber ging die Fahrt ohne erhebliche Hindernisse vor sich.

Wir halfen den ermüdeten Duldern beim Landen ihrer Habseligkeiten, und da sie hungrig waren, luden wir sie ein, an unserer bescheidenen Mahlzeit Theil zu nehmen. Auf einem ebenen Felde, etwa ein Büchschuss von unserem eigenen Zelte entfernt, schlugen sie Lager.

Auch der 16. verfloss, ohne dass sich offenes Wasser zeigte. Aus Westen wehte eine leichte Brise und das Eis bewegte sich nach Süden, wie zuvor. Während des 17., 18. und 19. war die vorherrschende Richtung des Windes eine südwestliche; das Eis trieb unablässig nach Norden, zuweilen mit einer Geschwindigkeit von 2 Knoten.

Am 22. zeigte sich wieder offenes Wasser. Jedoch in südlicher Richtung. Im Norden lagen die rauhen Hummocks dicht zusammengeschoben. Als dieselben am Morgen des 23. auseinanderwichen, machten wir rasch die Boote flott, denn wir hegten die kühne Hoffnung, Cap Brevoort erreichen zu können. Wir hatten kaum $2\frac{1}{2}$ Meilen zurückgelegt, als das Packeis sich wieder zu schliessen begann. Die Eismassen kamen uns mit solcher Geschwindigkeit entgegen, dass wir auf die Rettung der Boote bedacht sein mussten. Nach einer etwas aufregenden, aber gänzlich erfolglosen Fahrt landeten wir an der alten Stelle und schlugen von Neuem Lager. Zwei von Chesters Leuten erstiegen nahe bei Cap Brevoort das Land, allein sie gewahrten nirgends offenes Wasser.

Im Norden und Nordosten zeigten sich am Morgen des 24. dunkle Wasserwolken, es wehte stark aus dem nordöstlichen Quadranten der Windrose und das Eis setzte ohne Unterlass nach Süden.

Jeder neue Tag brachte uns jetzt neue Täuschungen. Unsere Hoffnung, dass die Springfluten das Eis zertheilen würden, hatte sich nicht verwirklicht. Die Felder an dem Eingange der Bucht bedeckten sich mit Wasserlachen. Unsere Schlafsäcke waren trotz der Gummidecken völlig durchnässt, ebenso unsere Pelze; wer seine Füße trocken halten konnte, wurde von den Uebrigen beneidet. Bei aller Sparsamkeit nahm die Menge des Brennmaterials bedenklich ab. Chesters Mannschaft erhielt täglich nur noch Eine warme Mahlzeit, und diese wurde, so oft es anging, mit den Fellen und Knochen der erlegten Teiste gekocht. Die Thatenlosigkeit, zu der wir verdammt waren, begann geradezu peinlich zu werden; und der Vorrath unerzählter Schnuren war bereits so weit auf die Neige gegangen, dass selbst Peter, der wackere Normanne, der an Bord eines Piraten gedient hatte, zuweilen in Versuchung gerieth, seinen Gefährten die gleichen alten Seeräubergeschichten zum zweiten und dritten Mal aufzutischen. Das Bewusstsein, unsere Pflicht zu erfüllen, sowie

die Hoffnung, dass es uns bald gelingen würde, dieser Raupen-Existenz ein Ende zu machen, waren jedoch völlig genügend, die Leute in guter Stimmung zu erhalten, und uns die kleinen Leiden vergessen zu lassen.

Nördlich von Cap Joseph Henry gewahrte man bei heiterem Himmel beständig eine dunkle Wolkenbank, welche sich von dem sogenannten Wasserhimmel deutlich unterschied. Ihre Lage blieb so völlig unverändert, dass die Tangenten, von unserm Zeltplatze aus nach der östlichen und westlichen Extremität der Wolke gelegt, selten mehr als einen halben Grad variirten. Die scheinbare Stabilität dieser Wolke liess uns vermuthen, dass hinter ihr eine Küste verborgen sei, deren Erreichung einer unserer sehnlichsten Wünsche war.

Mit Ungeduld warteten wir von Tag zu Tag auf offenes Wasser. Am 27. erhielt unsere Hoffnung beim Anblick des dunkeln Wasserhimmels

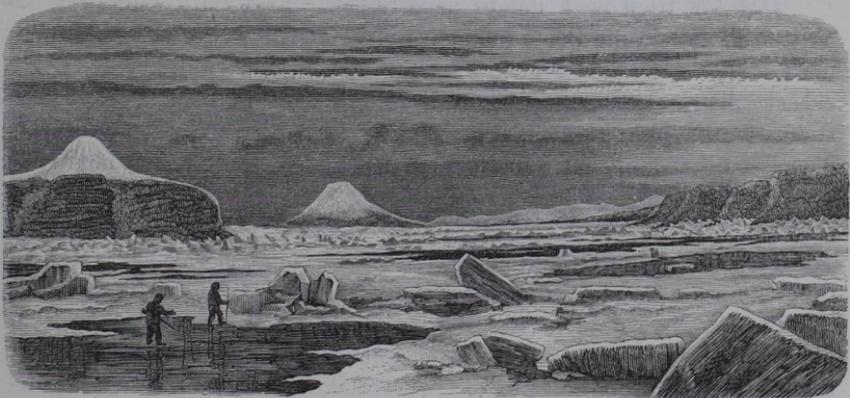


Cap Joseph Henry, nebst der Julien- und Marien-Spitze.

im Norden neues Leben. In der Nähe des Zeltplatzes entstanden breite Kanäle, die sich nach Süden und Westen zogen, und die Dünung, welche seither kaum bemerkbar gewesen, brach sich so ungestüm an der Kante des Eises, dass die Hummocks geräuschvoll zusammenstürzten. Durch diesen Aufruhr gemahnt, verlegten wir das Lager etwas weiter nach Osten: ein altes Feld, zwischen zwei Eisbergen festgeklemmt, gewährte uns den nöthigen Schutz. Wir rechneten mit solcher Bestimmtheit auf eine günstige Fahrstrasse, dass Chester zwei seiner Leute über Land an Bord des Schiffes sandte, um zur Weiterreise einen Centner Brot herbeizuschaffen. Der Nordostwind, welcher fast unablässig während des ganzen Tages geweht hatte, nahm gegen Abend an Stärke zu.

Um zwei Uhr, am Morgen des 28., weckte uns das Dröhnen des Eises aus dem Schlafe; das Feld, auf welchem wir lagerten, begann zu wanken und zu beben. Wir eilten rasch ins Freie. Von Norden her kam eine hohle Dünung, unter deren Wucht das Eis mit unheimlicher Geschwindigkeit in Trümmer ging. Schwere Felder wurden nach allen Richtungen hin gesprengt und zu wilden Hummocks aufgeworfen. Wo am Mittage noch unser Zelt gestanden hatte, schäumten jetzt die Wogen. Das Wasser kam unseren jetzigen Lagerplätzen so nahe, dass wir dieselben abermals verlegen mussten. Die Organisation einer regelmässigen Wache wurde zur dringenden Nothwendigkeit.

Während des ganzen Tages fuhr das Eis fort, sich nach Süden zu drängen. Am 29. waren die Verhältnisse ähnlicher Art. Um 2 Uhr des



Ueber das Eis der Newmans-Bucht.

folgenden Morgens erschien plötzlich Hans mit einer Epistel von Buddington. Dieser Mittheilung zufolge war die Lage des Schiffes geradezu eine kritische geworden; Buddington forderte uns auf, ohne Verzug an Bord zu kommen. Der beschwerliche Marsch über das Land hatte den sonst so rüstigen Hans ziemlich erschöpft. Nach einer zwölfstündigen Rast war er bereit, in meiner Begleitung den Rückweg nach der »Polaris« anzutreten. Die Eisbrücke nach dem Südufer der Newmans Bucht hatte infolge des jüngsten Sturmes ihre Festigkeit verloren, und war von breiten Spalten durchsetzt, deren Ueberschreitung nicht immer eine leichte Sache war. Zuweilen sprangen wir zu kurz und geriethen ins Wasser; zuweilen gaben unter unseren Tritten die dünnen Jungeisdecken nach, welche sich auf den Lachen gebildet hatten, wodurch die Wanderung nach Cap Sumner zu einer ziemlich unangenehmen wurde.

Am Ufer angelangt, fand ich ein frisch ausgeworfenes Stück Treibholz, welches mich hoch erfreute, da es der erste derartige Fund war. Wir suchten nach mehr, aber unsere Nachforschungen blieben ohne Erfolg. Unterwegs verstiegen wir uns in einer der zahlreichen Ravinen; ehe wir das Schiff erreichten, verflossen siebenundzwanzig ununterbrochene Marschstunden.

Fast gleichzeitig mit uns war Meyer aufgebrochen, um von Cap Brevoort aus die Lage des Eises zu besichtigen. Er gelangte zu den Ufern der Repulse-Bay, bestimmte die Polhöhe seines nördlichsten Punktes mit Hilfe eines Taschensextantens und des Eishorizontes durch die untere Culmination der Sonne zu $82^{\circ} 7' N.$ und traf um 6 Uhr am Abend des 1. Juli, von Schneeblindheit befallen, wieder im Lager ein. Offenes Wasser hatte er nicht erblickt.

Das Eis trieb noch immer nach Süden. Erst am 3. Juli liess die Trift nach, allein die Boote konnten trotzdem sich weder gegen Norden, noch südlich nach dem Schiffe wenden. Am 4. kehrten die beiden Leute zurück, die Chester an Bord gesandt hatte, um Brot zu holen. Sie hatten anfangs auf einer kleinen Schleife ihre Last fortzuschaffen versucht, dieselbe aber dann auf den Rücken genommen, und waren neununddreissig Stunden marschirt, um die Strecke von etwa 23 Meilen zurückzulegen.

Die Mannschaften der beiden Boote vereinigten sich am Morgen des 5., um die Schaluppe »Georg Robeson« über das Eis nach Cap Sumner zu ziehen, wo man dieselbe unterzubringen gedachte, um sich hierauf an Bord des Schiffes zurückzugeben. Als die Leute kurz nach Mitternacht das Zelt und die Schlafsäcke hinüberzuschaffen begannen, war das Eis so unwegsam geworden, dass sie, von Müdigkeit übermannt, auf einem etwas erhöhten Felde ihr Lager aufschlugen. Jeder war mindestens Einmal ins Wasser gefallen; der kleine Fritz, kein grosser Held vor dem Herrn, wäre zweifellos ertrunken, wenn Hermann ihn nicht noch rechtzeitig bei den Haaren erfasst und herausgeholt hätte. Die starke Strömung hatte ihn schon bis zur Nase unter das Eis gezogen.

In Begleitung seiner vier Matrosen trat hierauf Tyson am 7. Juli den Rückzug nach dem Schiffe an; die Mannschaft des »Hegermann« aber wartete noch immer auf eine Besserung der Verhältnisse.

In der Hoffnung, das Schiff zu Wasser erreichen zu können, verliess Chester am 10. in dem »Hegermann« die Eisfelder der Bucht. Nachdem er jedoch kaum 2 Meilen in südlicher Richtung zurückgelegt hatte, wurde er eingeschlossen und musste landen. Da auch im Laufe der folgenden Tage sich keine Gelegenheit bot, die Fahrt fortzusetzen, be-

festigte er am Nachmittage des 13. sein Boot auf den niedrigen Schlitten um dasselbe nach Cap Sumner zu schleppen. Als die Leute dem Ufer etwa auf eine Meile nahe gekommen waren, begann eine steife Landbrise das Eis zu zertrümmern und in Bewegung zu setzen. Sie mussten das Boot zurücklassen und auf die Rettung des nackten Lebens bedacht sein. Unter unsäglichen Mühsalen erreichten sie eine Stunde nach Mitternacht endlich den öden Strand und krochen in das Zelt, welches Tyson in der Nähe der Schaluppe aufgeschlagen hatte. Inzwischen war der Wind zum Sturme ausgeartet. Ehe sie Zeit fanden, sich niederzulegen, war das Zelt bereits umgeweht und vom Winde entführt. Sie wollten eben Schutz in dem Boote suchen, als auch dieses, von einer orkanartigen Böe erfasst, etwa zehn Schritte weit fortgerissen wurde. Hierbei erhielt einer der Matrosen heftige Quetschungen an den Schenkeln, das Boot selbst ein mehr als handgrosses Leck. Das Zelt herbeizuholen und wieder aufzuschlagen, war der Wucht des Sturmes wegen nicht möglich. Das Boot aber beschwerten sie mit einigen Felsblöcken, und da sie deren nicht genug finden konnten, sahen sie sich genöthigt, selbst als Ballast zu dienen. Der Sturm fuhr fort, mit unverminderter Stärke zu rasen. Gegen Abend vermochten sie es nicht länger in dem Boote auszuhalten. Während einer momentanen Windstille trafen sie Anstalten, dasselbe zu verlassen und mit Tauen zu befestigen. Hierauf bemächtigten sie sich des Zeltes, welches sie nach einer nahen Schlucht schlepten, um dort die Nacht zuzubringen.

Am folgenden Tage, am 15., gesellte sich zu dem Sturme ein rieselnder Regen. Erst gegen Abend liess das Unwetter nach, alsdann klärte sich die Luft, und der nächste Morgen war theilweise sogar heiter. Eine Wasserstrasse, welche sich längs des Ufers dahinzog, verhinderte die Leute, ihres Leinwandbootes habhaft zu werden. Chester sandte zwei derselben an Bord zurück, denn er wünschte, dass sie ihre Kräfte schonen sollten. Er selbst blieb mit den beiden andern in der Nähe des Caps, um sein Fahrzeug bei der ersten Gelegenheit zu landen. Diese bot sich am Nachmittage des 17., aber die Arbeit war eine saure und währte bis zum Abend.

An einer flachen Stelle des Ufers, wo die Landung bewerkstelligt wurde, fand Hermann mehrere angeschwemmte Treibholzstücke. Eines derselben war noch mit Rinde versehen; der längste dieser Aeste mass 18 Zoll, und der dickste besass einen Durchmesser von $4\frac{1}{2}$ Zoll. Leider gelangte keiner derselben an Bord, denn die Leute entfachten damit ein Feuer, um ihre durchnässte Kleidung zu trocknen und ein Mahl zu kochen. Unter den herrschenden Verhältnissen konnte man ihnen deshalb kaum gram sein. Jenes Stück, welches ich gefunden hatte, war

das einzige Treibholz jüngeren Datums, das in Sicherheit gebracht wurde. Es war der knorrige Ast einer Conifere, besass enge Jahresringe, eine dunkel-umbrabraune Farbe und verbreitete einen schwachen, kaum bemerkbaren aromatischen Harzgeruch. Dieser Geruch war dem Holze, welches die Leute fanden, gleichfalls eigen und gab Veranlassung zu der irrigen Angabe, dass die Stücke Juglandeenhölzer seien.

Obschon ich mich damals im Besitze von Thatsachen wähnte, welche darzuthun schienen, dass die Flutwelle des Pacificischen Oceans von Norden her in den Robeson-Canal dringe, konnte ich dennoch nicht umhin, jener Angabe sofort zu misstrauen. Die verschiedenen geographischen Zeitschriften, welche mich als Autorität für das Vorkommen von Juglandeem-Holz im Hochnorden anführten, befanden sich daher in einem leicht zu verzeihenden Irrthume. Der mehrfach erwähnte officielle Bericht des Marine-Ministeriums, einige Zeit nach der Rückkehr der Expedition veröffentlicht, mag genügen, mich von diesem Verdachte zu reinigen. Jene Coniferenäste als Walnussholz zu bezeichnen, kam mir niemals in den Sinn. Herr Professor Kraus in Halle las in einer der Sitzungen der Naturforschenden Gesellschaft jener Stadt eine kleine Abhandlung über die Treibhölzer unserer Expedition, in welche meine Ansichten, welche ich ihm brieflich mittheilte, als ich ihm Proben der Hölzer übersandte, mit eingeflochten sind.

Bei seiner Rückkehr nach dem Schiffe sammelte Robert auf Polaris-Promontory, in einer Höhe von ohngefähr 1800 Fuss, eine Handvoll drei bis sieben Zoll langer Splitter echten Noahholzes, welche er mir übergab. Selbst bei oberflächlicher Betrachtung konnte man über die wahre Natur dieser Hölzer nicht einen Augenblick im Zweifel sein: sie trugen den Coniferen-Character mit aller Deutlichkeit zur Schau.

Am 21. Juli fand Hermann, der jetzt mit Chester allein in der Newmans-Bay weilte, eine weitere Anzahl inzwischen angetriebener Aeste, welche, da die Noth es erheischte, gleichfalls verbrannt wurden.

Nachdem die Beiden am 22. das Leinwandboot und die Schuppe ordentlich befestigt und das Zelt, sowie die letzten Reste der Ausrüstung in Sicherheit gebracht hatten, blieb in der Bucht vorerst nichts zu thun übrig. Sie traten daher um 2 Uhr des Nachmittags ihren Rückzug an und erreichten das Schiff am Morgen des folgenden Tages.

Chester, die hünenhafte Gestalt, der Mann mit dem eisernen Willen und dem unverwüsthlichen Humor, war völlig gebrochen und schlich einher wie ein Schatten. Als er zurückkehrte, trug er den Keim des Skorbutts bereits in sich. Nach wenigen Tagen gelangte das hässliche

Uebel zum Ausbruch. In dem Kampfe um das ideale Ziel, welches wir verfolgten, war er stets der Erste gewesen; und jetzt, des Gebrauchs seiner Glieder theilweise beraubt, trug er seine Leiden mit der Standhaftigkeit eines echten Mannes.

So endigte eine Fahrt, welche uns zu den kühnsten Erwartungen berechtigt hatte!

