

ACHTUNDZWANZIGSTES KAPITEL.

Die Fahndung.

Beschlüsse des Marine-Ministeriums. — Ankauf und Umbau der »Tigerin«. — Bewegungen der »Juniata«. — Die »Tigerin« verlässt New-York. — Die Fahrt der »kleinen Juniata«. — Die »Tigerin« erreicht das Polaris-Haus. — Rückkehr der »Tigerin« nach den dänischen Kolonien und ihre Fahrt nach dem Golf von Cumberland. — Ivikut und die Kryolith-Werke.

Die kurzen Andeutungen, die wir den schottischen Zeitungen entnommen hatten: dass die amerikanische Regierung im Begriff stehe, die Vorbereitungen zu unserer Erlösung zu treffen, waren mehr als blosse Gerüchte gewesen.

Nach der Ankunft der Neunzehn hatte das Marine-Ministerium sofort energische Schritte gethan, um eine Expedition zu organisiren, welche uns aufsuchen sollte. Da unter den Schiffen der Bundes-Marine sich kein Fahrzeug befand, welches zu einem solchen Unternehmen hätte verwendet werden können, kaufte die Regierung die »Tigerin« an, jenen Neufundländer Robbenschläger, welcher unsere Gefährten so gastlich aufgenommen hatte. Dieses Schiff wurde nach den Marine-Docks in Brooklyn gebracht, wurde dort verstärkt und geändert und zu einer arctischen Campagne ausgerüstet, welche im Nothfall sich auf die Dauer eines Jahres erstrecken sollte.

Während diese Vorbereitungen vor sich gingen, fertigte das Ministerium das Kriegsschiff »Juniata« ab, ein Fahrzeug von 828 Tonnen Tragkraft. Dasselbe war von dem Commander D. L. Braine befehligt und verliess am 24. Juni den Hafen von New-York, um zunächst St. Johns in Neufundland anzulaufen und sich alsdann nach Grönland zu begeben. Die Aufgabe der »Juniata« sollte der Hauptsache nach darin bestehen, die Operationen der »Tigerin« zu erleichtern und diese mit Proviant und Kohlen sowie mit Schlittenhunden zu versorgen. Sie

sollte ausserdem auf die »Polaris« und deren Besatzung fahnden, jedoch ohne sich dabei den Gefahren des Eises auszusetzen; denn sie war weder für die arctischen Gewässer gebaut, noch genügend verstärkt worden.

In der Nähe von Fiskernaesset stiess die »Juniata« am 14. Juli auf die ersten ausgedehnten Eismassen und ankerte am folgenden Tage in Sukkertoppen, woselbst Commander Braine eine Anzahl Schlittenhunde zu erwerben gedachte. In seinen Erwartungen sah er sich indess getäuscht und stach deshalb am 18. wieder in See. In Holstenborg jedoch, woselbst er um Mitternacht desselben Tages anlangte, erhielt er durch die Zuvorkommenheit des Kolonie-Besteuerers achtzehn starke Zugthiere und hundertfünfzig Seehundsfelle.

Der nächste Hafen, welchen die »Juniata« dann anlief, war Disco. Hier wurden 70 Tonnen Kohlen an's Land gebracht, sowie die Hunde, deren Kopfbzahl durch weitere Ankäufe allmählig auf dreissig stieg. Am 29. Juli ging das Schiff abermals in See und erreichte zwei Tage später Upernivik. Braine setzte sich alsbald mit Dr. Rudolph, dem Kolonie-Besteuerer, in Verbindung, um diesen für seine Pläne zu gewinnen. Die Seehundsfelle wurden den Eskimo-Weibern der Ansiedelung übergeben, um für die Offiziere und Mannschaft der »Tigerin« zu Kleidungsstücken verarbeitet zu werden.

Diese hatte New-York erst am Abend des 14. Juli verlassen können. Zu ihrem Befehlshaber war der Commander J. A. Greer ausersehen worden. Unter der Besatzung, welche 45 Mann zählte, befanden sich fünf unserer Gefährten von der »Polaris«; nämlich: Tyson als Lieutenant und Eislootse; der Eskimo Joseph als Dolmetscher, und Krüger, Nidermann, sowie Lindquist als Matrosen. Die Hanseaten, die nach ihrem Heimathlande zurückgebracht werden sollten, waren die einzigen Passagiere.

Wie die »Juniata« so lief auch die »Tigerin« St. Johns an, um Kohlen einzunehmen. Sie verliess diesen Hafen am 27. Juli, nach einem Aufenthalt von kaum sechsenddreissig Stunden und begab sich alsdann direct nach Grönland, wo das Feld ihrer Thätigkeit begann. Am 4. August, an einem regnerischen, unfreundlichen Morgen, kam die steile Küste in Sicht; zwei Tage später lag das Schiff in Disco vor Anker. Hier nahm man die Hunde, sowie die Kohlen an Bord, welche von dem Commander Braine zurückgelassen worden, und besorgte einige Reparaturen an der Maschine. Diese Arbeiten hielten die Besatzung bis zum 8. beschäftigt. Gegen Abend stach das Fahrzeug wieder in See, um Upernivik anzulaufen, woselbst die »Juniata« sich aufhielt und wo die Hanseaten ausgeschifft werden sollten.

Der Befehlshaber der »Juniata« war inzwischen nach besten Kräften

thätig gewesen. Seine ursprüngliche Absicht: ein Weiberboot, mit Eskimos bemannt, nach Norden zu schicken, um uns von der Ankunft der Schiffe zu unterrichten, war an der Widerspenstigkeit der Eingeborenen gescheitert, die zu einem solchen Unternehmen sich nicht entschliessen konnten. Er war daher genöthigt gewesen, auf andere Mittel zu sinnen und hatte, da sein eigenes Schiff zu einer Fahrt im Eise kaum tauglich war, die grössere seiner beiden Dampfschaluppen dazu bestimmt, nach dem Eingang des Smith-Sundes zu segeln. Dieses Boot, die »kleine Juniata«, wurde auf zwei Monate verproviantirt und auf fünfzehn Tage mit Kohlen versehen.

Am 2. August verliess dasselbe den Hafen von Upernivik, befehligt von dem Lieutenant De Long, welchem der Lieutenant Chipp und der Fähnrich May zur Seite standen. An Bord befanden sich ausserdem noch ein Eislootse und ein Maschinist, sowie ein Bootsmann, zwei Matrosen und ein Eskimo, den man als Dolmetscher zu verwenden gedachte. Die Schaluppe führte eines der Schiffs-Boote im Schlepptau, mit zwölf Centnern Kohlen beladen, die nebst der Jolle in Tassuissak zurückgelassen wurden, woselbst man um 11 Uhr des Nachts anlegte.

Durch dichte Nebel aufgehalten, war es nicht möglich, vor 10 Uhr des folgenden Morgens wieder in See zu stechen. Um 8 Uhr des Abends wurde Cap Shackleton passirt, vor dessen Flanke De Long Gelegenheit fand, eine astronomische Beobachtung zu machen, welche lat. $73^{\circ} 42' N.$, long. $57^{\circ} W.$ ergab. Um 4 Uhr in der Frühe des 4. befand sich die Schaluppe einige Meilen nordwestlich von der Baffins-Insel. Gleichzeitig begann es scharf aus Norden und Westen zu wehen, und als sich zu dem Winde noch Nebel gesellten, wurde um 3 Uhr des Nachmittags dicht unter dem Lande an einem Eisberge festgemacht. Die Strömung setzte bald nach Norden, bald nach der entgegengesetzten Richtung. Um 5 Uhr setzte man die Fahrt fort. Die Schaluppe war derart überladen, dass es grosse Schwierigkeiten verursachte, die Logleine zu werfen; die Richtigkeit der Rechnung wurde dadurch bedeutend beeinträchtigt.

Wie Andere vor ihm, so fand auch De Long die Seekarten der Melville-Bay überaus ungenau. Die Delineation der Allison-Bucht bezeichnet er insofern als mangelhaft, als dieselbe mit Inseln dicht erfüllt ist, welche auf den Karten fehlen. Diese Eilande erstrecken sich von Cap Seddon fast 15 Meilen weit nach Süden gegen Wilcox-Head, und waren bisher wahrscheinlich nur deshalb übersehen worden, weil sie sich nur wenig über den Meeresspiegel erheben.

Als um 10 Uhr des Abends die Nebel abermals so dicht wurden, dass sie das Land bis zur Unkenntlichkeit verschleierten, wurde die Schaluppe gewendet. Aber kaum hatte man einige Meilen in südlicher

Richtung zurückgelegt, als das Packeis sich ringsum schloss und die »kleine Juniata« gefangen hielt. Nachdem dieselbe wieder befreit worden, steuerte man behutsam nach Westen. Die Fahrt im Nebel war gefährlich; aber es wäre noch gefährvoller gewesen beizulegen, denn fortwährend bildete sich junges Eis, so dass die Schaluppe einzufrieren drohte.

Um 10 Uhr am Morgen des 5. wurde endlich das offene Wasser erreicht, dessen Nähe die zunehmende Dünung bereits eine Stunde zuvor verkündet hatte. Man schlug einen nordwestlichen Kurs ein und sichtete um 2 Uhr des Nachmittags die Sabine-Inseln. Von hier aus erstreckte sich das Packeis dicht geschlossen nach der Küste; die Melville-Bay war von zahlreichen Eisbergen erfüllt. Durch die Ungunst der Verhältnisse gezwungen, entschloss sich De Long nach dem Ufer zu steuern, dessen nächster Punkt etwa 50 Meilen entfernt war.

Am 6. August, um 11 Uhr des Morgens, lief man in Sicht des Peaked-Hill, eines Berges mit getheilter Kuppe, dessen Position auf der Karte mit lat. $76^{\circ} 18' N.$, long. $62^{\circ} W.$ angegeben wird. Gleichzeitig zeigte sich eine schmale Fahrstrasse, welche das Packeis in westlicher Richtung durchzog. Ehe es gelang, in die Nähe dieses Kanals zu kommen, senkten sich abermals die alten Nebel, und die Schaluppe musste hinter einem Eisberge vor Anker gehen.

Die Kohlen waren nahezu zur Hälfte verbraucht und die Entfernung nach Cap York betrug etwa noch vierzig Meilen. Vor einem leichten Winde wurde die Fahrt unter Segeln langsam fortgesetzt. Gegen 10 Uhr am Morgen des 7. gelangte die »kleine Juniata« in freieres Fahrwasser und steuerte um 8 Uhr des Abends, als der südliche Wind zu frischen begann, nach Westen.

Erst nach 1 Uhr am Morgen des 8. kam das Cap York in Sicht, dessen Abstürzen man sich eine Stunde später auf etwa acht Meilen zu nähern vermochte. Weiter vorzudringen war des Eises wegen nicht möglich; alle Bemühungen, eine Fahrstrasse zu entdecken, blieben vergeblich. Um Mittag betrug die Position der Schaluppe lat. $75^{\circ} 48' N.$, long. $66^{\circ} 50' W.$ Während des Nachmittags wuchs der Südost-Wind zum Sturme und verursachte einen wilden Seegang, wodurch die Lage der »kleinen Juniata« eine überaus bedenkliche ward. In De Long's officiellen Berichte heisst es darüber:

»Der Wind hatte das Packeis von dem Lande im Norden und Westen hinweggefegt und dadurch eine kleine Bucht geschaffen, in welcher wir uns befanden. Um die Schaluppe regieren zu können, mussten wir Segel setzen. Dampf wäre völlig nutzlos gewesen, da die »kleine Juniata« nicht im Stande war, gegen einen solchen Sturm anzukämpfen.

Wir konnten nicht daran denken, das Gehen zu halten, ohne uns der Gefahr auszusetzen, gegen das Packeis zu treiben und die Schaluppe zermalmt zu sehen. Unsere Aussichten waren schrecklich. Nahe Eisberge von hundert Fuss Höhe wurden von dem Gischt über und über benetzt. Als wir uns dem Saume des Packeises näherten, gewahrten wir eine Scene wilder Verheerung. Das Eis längs der Kante wurde zertrümmert und emporgepresst und mit Wucht gegen die ferner liegenden Felder geschleudert. Das Schicksal des Bootes und der Mannschaft schien besiegelt. Zuweilen wurden wir von den Wogen halb begraben; die Sturzwellen schlugen über uns zusammen und durchnässten Alles, was sich an Bord befand. Wäre das Segel zerrissen oder der Mast gesplittert, so wäre es uns nicht möglich gewesen, auch nur eine Hand zu rühren. Glücklicher Weise hielt Alles Stand und wir konnten das Boot noch einigermaßen regieren. Der Nebel war überaus dicht; es hielt ausserordentlich schwer, die antreibenden Packeis-Massen zeitig genug zu sehen, um ihnen ausweichen zu können. Häufig mussten wir wenden, ohne nur zu wissen, ob es uns gelingen würde, den sich überstürzenden Hummocks zu entinnen.«

»So ging es fort bis zum Morgen des 9. August. Um 10 Uhr wurden wir endlich durch eine Stillte erfreut. Der Sturm hatte dreissig Stunden angehalten und wir froren und waren abgespannt. Alles war völlig durchnässt. In der Schaluppe stand das Wasser so hoch, dass wir ein Leck befürchteten. Die »kleine Juniata« hatte sich trefflich bewährt; weit besser, als sich von solch einem kleinen Fahrzeuge erwarten liess. Der Feuer-Raum stand unter Wasser: die Kohlen-Bunkers waren zur Hälfte überschwemmt. Die Zündhölzer waren feucht und dadurch nutzlos geworden; der Zunder völlig durchweicht. Nachdem der Fähnrich May einige Zündhölzer getrocknet hatte, indem er dieselben mehrere Stunden lang auf seine Brust legte, gelang es uns, eine Kerze anzuzünden, welche kurz darauf von einem Windstoss wieder ausgelöscht wurde. Nachdem wir uns auf dieselbe Weise abermals Licht verschafft hatten, versuchten wir ein Feuer zu machen; allein das Holz wollte nicht brennen. Erst als wir eine Handvoll Werg in Oel tränkten, sahen wir uns unserer Verlegenheit enthoben.«

»Meine Ordre gebot mir, mich auf den Rückweg zu machen, wenn das Brennmaterial halb verbraucht wäre, und unter keinen Umständen das Boot im Packeise zu gefährden. Das Brennmaterial war zur Hälfte verbraucht, und was übrig war, befand sich in überaus schlechtem Zustande. So weit wir ermitteln konnten, erstreckte sich das Packeis dicht geschlossen nach Norden und Osten, und unser Kurs lag gerade in diesen Richtungen. Ich wusste nicht, wie nahe wir während des Sturmes

dem mittleren Pack gekommen waren, und ich fürchtete, besetzt zu werden. Selbst wenn es uns gelungen wäre, nach der Küste zu fahren, so hätten wir aus Mangel an Brennmaterial nicht zurückdampfen können; ein nordwestlicher Wind wäre genügend gewesen, uns für immer zu besetzen.«

Unter solchen Verhältnissen war die Rückkehr dringend geboten. Um 4 Uhr, am Nachmittage des 9. August, wurde daher der Bug der Schaluppe nach Süden gekehrt.

Am 12., um 1 Uhr des Morgens, lief die »kleine Juniata« in den Hafen von Tassuissak ein, und traf dort mit der »Tigerin« zusammen, deren Aufgabe jetzt darin bestand, selbst nach Norden vorzudringen. De Long gab dem Befehlshaber dieses Schiffes die nöthige Auskunft über die Eisverhältnisse, nahm darauf die Kohlen an Bord, welche er hier zurückgelassen hatte, und kehrte dann nach Upernivik zurück, woselbst er am Abend des 16. eintraf.

Die »Tigerin«, welche gleichzeitig mit der »kleinen Juniata« ausgefahren war, passirte um 10 Uhr am Morgen des 13. August das Cap York, ohne sich diesem Vorgebirge jedoch nähern zu können. Das Packeis, welches De Long's Bemühungen gespottet hatte, lag jetzt noch dichter als zuvor und erstreckte sich weiter nach Süden und Westen. Erst nachdem das Cap eine Strecke weit umfahren war, gelang es dem Commander Greer, dem Verlauf der Küste zu folgen. Um 9 Uhr des Abends erreichte er die Nordstern-Bucht, die er sorgfältig untersuchen liess.

Netlik, die Eskimo-Ansiedelung, wurde am Morgen des 14. erreicht, allein die Eingeborenen hatten diesen Ort verlassen. Als das Schiff sich der Northumberland-Insel näherte, waren dessen Mastspitzen von eifrigen Spähern besetzt, denn die Neunzehn hatten dieses Eiland irrthümlicher Weise als die Stelle bezeichnet, wo sie die »Polaris« zum letzten Mal gesehen hatten. Von hier aus wandte Greer sich weiter nach Norden; er war von dem Irrthum, der hier obwaltete, fest überzeugt, zumal jetzt Tyson und die übrigen unserer ehemaligen Gefährten, die sich an Bord befanden, es für wahrscheinlicher hielten, dass die grössere Littleton-Insel der Ort der Trennung sei. Um 9 Uhr des Abends lag die »Tigerin« dicht vor diesem Eilande. Die Wache entdeckte die Hütte, welche wir auf der Landzunge vor Life-boat-Cove errichtet hatten, und bemerkte einige Menschen, die am Ufer auf und ab liefen. Sofort wurde ein Boot ausgesetzt, um an's Land zu rudern.

Von den Eingeborenen erfuhr Greer, dass wir zur Brüte-Zeit der Eider-Enten uns in zwei Kähnen nach Süden gewandt hätten. Die Hütte mit ihren vierzehn Kojen und die Trümmer einer primitiven Hobelbank erklärten den Rest.

Das Wrack war verschwunden. Kurze Zeit, nachdem wir unsere Bootfahrt angetreten hatten, war in Folge eines heftigen Sturmes das Eis in Gang gerathen und hatte die Schiffstrümmer seewärts gepresst. Unser alter Freund Awatok zeigte einem der Offiziere den Ort, wo die Ueberbleibsel der »Polaris« gesunken waren; zwei gestrandete Eisberge schienen das Wrack festzuhalten. In der Nähe dieser Stelle schwankte die Wassertiefe zwischen 7 und 11 Faden.

Greer untersuchte die Hütte und deren Umgebung, denn er hoffte, irgendwelche verborgene Dokumente zu finden, die ihm über unsere beabsichtigten Bewegungen Aufschluss geben würden. Der Steinhaufen, unter welchem, nebst dem ersehnten Berichte, mehrere Kisten mit Büchern und Instrumenten lagen, wurde leider übersehen.

Der Smith-Sund war von schweren Packeismassen erfüllt, die langsam nach Süden trieben, und die »Tigerin« durfte der Gefahr, von dem Eise eingeschlossen zu werden, sich nicht aussetzen. Greer beschloss deshalb umzukehren. Nachdem die werthvolleren Gegenstände, die wir in der Hütte zurückgelassen hatten, an Bord gebracht waren, richtete das Schiff seinen Kurs nach Süden und langte am Nachmittage des 19. August wieder in Tassuissak an. Da man auch hier inzwischen nichts von uns erfahren hatte, vermuthete der Befehlshaber der »Tigerin«, wir hätten uns nach Westen gewandt. Er begab sich nun zunächst nach Upernivik und alsdann nach Disco, woselbst er am 25. August anlangte. Von hier aus erstattete er dem Marine-Ministerium Bericht über seine bisherigen Bewegungen. Am Schlusse seiner Depesche heisst es:

»Am 19. August, um 2 Uhr 30 Minuten des Nachmittags, traf ich mit dem Kolonie-Besteuerer Jøensen in Tassuissak zusammen; allein über das Verbleiben der Vermissten konnte ich nichts erfahren. Um 9 Uhr 30 Minuten ging ich in Upernivik vor Anker; auch hier war von der Besatzung der »Polaris« nichts gehört worden. Bis 2 Uhr am Nachmittage des 23. August blieb ich in Upernivik, um die Maschine ausbessern zu lassen; alsdann setzte ich Segel und traf um 2 Uhr am Morgen des 25. August hier ein. Ich, für meine Person wenigstens, bin ziemlich fest überzeugt, dass die Besatzung der »Polaris« sich an Bord eines Walfischfängers befindet.«

»Kraft meiner Instructionen, welche mir vorschreiben, nach den Vermissten gründlich zu suchen, werde ich jetzt nach der Westseite der Davis-Strasse segeln, und längs der Eiskante nach Norden steuern, bis es mir gelingen wird, mich dem westlichen Ufer zu nähern. Alsdann werde ich auf die Walfischfänger fahnden, welche auf ihrer Heimreise dem Verlauf der Küste gewöhnlich folgen. Die Fahndung soll so lange fortgesetzt werden, als die Eisverhältnisse und mein Vorrath

an Kohlen dies gestatten. Später werde ich mich nach St. Johns begeben.«

Die nächste Depesche des Commanders Greer an das Marine-Ministerium wurde am 15. September in Niantilik, im Golfe von Cumberland, abgefasst. In diesem Schriftstück heisst es: »Wir richteten unsern Kurs nach Westen und stiessen am 26. August, in lat. $67^{\circ} 30' N.$, long. $60^{\circ} 15' W.$, auf das Packeis, welches sich nach Norden und Osten



Iviklut, nach einer photographischen Aufnahme.

erstreckte. Ich folgte dessen Kante in südlicher und westlicher Richtung und lief in jeden Kanal ein, der eine Durchfahrt nach der Küste zu versprechen schien. Als ich in die Nähe von Cap Searle kam, fand ich, dass das Eis die Ufer dicht besetzt hielt. Ich versuchte dann die Exeter-Bucht zu erreichen, doch meine Bemühungen waren umsonst. Da ich in Erfahrung gebracht hatte, dass die schottischen Walfischfänger den Cumberland-Sund zuweilen besuchen, fasste ich den Entschluss, diesen

Ort anzulaufen, denn mein Vorrath an Kohlen geht stark auf die Neige.«

»Wir langten am 4. September hier an und nahmen unverzüglich Ballast ein. Ich beabsichtige morgen wieder in See zu stechen, um Ivikut in Westgrönland anzulaufen.«

Nach einer überaus stürmischen Fahrt ging die »Tigerin« am 27. September in diesem Hafen vor Anker, und Commander Greer that sofort die nöthigen Schritte, um sich Kohlen zu verschaffen. Der Agent der Kryolith-Gesellschaft kam seinen Wünschen bereitwillig entgegen, indem er ihm von dem Vorrathe der Compagnie 190 Tonnen abliess, welche alsbald an Bord genommen wurden.

Seit man begonnen hat, den Kryolith zur Darstellung von Thonerde und Soda zu benutzen, ist Ivikut, welches unter 61° 10' nördlicher Breite liegt, zu einer der wichtigsten Ansiedelungen Westgrönlands geworden. Die Stelle, wo dieses seltene Mineral gewonnen wird, besitzt einen Flächenraum von höchstens 40000 Quadratfuss und ist in Grönland die einzige Fundstätte. Bis jetzt kennt man deren überhaupt nur zwei.

Eine ausführlichere Beschreibung der Kryolith-Werke verdanken wir Herrn J. W. Tayler, dessen Beobachtungen in dem zwölften Bande des »Quarterly Journal of the Geological Society of London« niedergelegt sind. Auch Rink erwähnt ihrer in seinen verschiedenen Schriften; aber der Geognost Giesecke hatte bereits im Jahre 1806 diesen Ort gründlich durchforscht.

In Ivikut tritt der Kryolith in dem granitischen Gestein in Form eines Lagers auf, dessen Länge etwa 400 Fuss beträgt und dessen Breite zwischen 50 und 100 Fuss schwankt. Die Mächtigkeit desselben ist bis jetzt noch nicht bekannt; allein die Bergleute sind gegen hundert Fuss nach Unten gedrungen, ohne auf den Granit gestossen zu sein, in welchem dieses Mineral eingebettet liegt. An der Oberfläche ist dasselbe vorherrschend weiss; in einer Tiefe von zehn Fuss erscheint es in braunen Massen und gewinnt noch weiter nach Unten ein fast schwarzes Aussehen.

Die Werke liegen dicht am Strande, wodurch die Verschiffung des Roh-Materials bedeutend erleichtert wird. Im Jahre 1856 belief sich die Ausfuhr auf nicht mehr als eine einzige Schiffsladung von 343 dänischen Tonnen; im Jahre 1862 hatte sich dieselbe bereits auf 24 Ladungen von 11045 Tonnen gesteigert, und die gesammte Ausbeute während dieser sechs Jahre betrug 29275 Tonnen, welche sich auf 60 Schiffs-Ladungen vertheilten.

Herr von Hegermann-Lindencrone, der Dänische Botschafter in Washington, hatte die Güte, mir diese, sowie andere statistische Daten über die Kryolith-Werke mitzutheilen, von denen in der folgenden Tabelle die interessantesten zusammengestellt sind.

Jahr.	Ausfuhr.		Davon gingen nach	
	Schiffsladungen.	Tonnen.	Europa Tonnen.	Amerika Tonnen.
1863	10	5498 ³ / ₁₁		
1864	10	4261 ¹ / ₁₁		
1865	25	19891 ⁷ / ₁₁		
1866	23	19852 ⁴ / ₁₁	8895 ³ / ₁₁	10957 ¹ / ₁₁
1867	30	24908 ⁸ / ₁₁	8635 ¹ / ₁₁	16273 ⁷ / ₁₁
1868	25	18890 ² / ₁₁	17800 ⁴ / ₁₁	10989 ⁹ / ₁₁
1869	28	22846 ¹⁰ / ₁₁	6764 ⁸ / ₁₁	16082 ² / ₁₁
1870	21	15522 ⁶ / ₁₁	4801 ¹ / ₁₁	10721 ⁹ / ₁₁
1871	22	21177 ⁹ / ₁₁	7609 ¹ / ₁₁	13568 ⁸ / ₁₁
1872	31	26607 ³ / ₁₁	11673 ⁹ / ₁₁	14933 ⁵ / ₁₁
1873	23	17358 ⁶ / ₁₁	11124	6234 ⁶ / ₁₁

Nach Rink sind in den Gruben während des Sommers durchschnittlich hundert Personen beschäftigt; im Winter dagegen kaum mehr als deren dreissig. Im Jahre 1857 wurden die Werke von einer Actien-Gesellschaft in Pacht genommen, welche dieselben noch jetzt inne hat.

In Verbindung mit dem Kryolith treten hier noch Kupfer, Zinn und Zink auf, sowie silberhaltiger Bleiglanz; allein diese Erze finden sich nicht in genügender Menge, um ihren Betrieb zu einem lohnenden zu machen. Wahrscheinlich ist Iviktut reicher an verschiedenen Mineralien, als irgend ein anderer Ort in Grönland. Bergkrystalle von der Länge eines Fusses gehören hier keineswegs zu den Seltenheiten; auch Flussspat ist häufig; ebenso Molybdänglanz, Tantalit und Zirkon.

Von den meisten dieser Mineralien machten die Offiziere der »Tigerin« eine werthvolle Sammlung, welche später dem National-Museum in Washington einverleibt wurde. — Am 4. October stach das Schiff abermals in See und wandte sich nach Westen.