

des Fahrzeugs sich nirgends die kleinste Wake zeigte. Nach Verlauf dieser Zeit begannen die Felder auseinanderzuweichen; aber wenige Stunden später war das Wasser wieder verschwunden; die Schollen bedrängten das Schiff und schraubten sich unter dessen Kiel. Niemand ahnte ein Arg, bis die unteren Räume unter Wasser standen, welches so rasch stieg, dass die Besatzung genöthigt war, nach dem nahen Ufer zu flüchten.

Dieses ist einer der zahlreichen Unfälle, wie sie fast alljährlich sich ereignen, und welchen die Dampfer in höherem Grade ausgesetzt zu sein scheinen als die Segelschiffe, deren Bauart den Eisverhältnissen besser entspricht. Grössere Verluste an Menschenleben gehören glücklicher Weise zu den Seltenheiten, denn die Mannschaft eines beschädigten Fahrzeugs kann im Falle der Noth gewöhnlich die Küste erreichen.

Wenn in den ersten Tagen des März westliche Winde wehen, so setzt das Packeis ausnahmslos seawärts, und die Schiffe können nun leicht nach den festliegenden Feldern, in die Nähe des Ufers gelangen. Treten dann aber die Calmen ein, so sinkt die Temperatur meist so tief, dass das Meer sich mit jungem Eise bedeckt, welches die Fahrzeuge festhält. Diese, wenn sie nach längerer Gefangenschaft endlich frei werden, machen dann selten eine erfolgreiche Reise; denn mit der vorrückenden Jahreszeit verlassen die Robben das Eis und sind, ihrer zunehmenden Wachsamkeit wegen, schwer zu erbeuten.

Dadurch wird die Jagd zu einer edlern; der Jäger findet kaum mehr Gelegenheit, von seinem mörderischen Knüttel Gebrauch zu machen, und es ist die freie Kugel, welche das Ziel entweder erreicht oder fehlt.

