

## NEUNTES KAPITEL.

---

### Hall's Schlittenreise.

*Instructionen für den Segelmeister. — Hans als Bote. — Schlechte Bahn. — Letzter Anblick der Sonne. — Topographisches. — Newman's-Bay. — Fernsicht nach Norden. — Mängel der Hayes'schen Aufnahmen. — Geographische Homologien. — Schlimme Aussicht auf Erfolg zur Weiterreise. — Umkehr beschlossen. — Cairn mit Dokument auf Cap Brevoort. — Definitive Rückkehr. — Ankunft beim Schiffe. — Hall's Tod.*

---

Von Chester und den beiden Eskimos begleitet, verliess Hall am Mittag des 12. October mit zwei Hundeschlitten das Schiff, um seine Reise nach Norden anzutreten. Er hinterliess die folgenden Instructionen, die als officielles Dokument der Expedition hier eingeschaltet werden mögen; aus ihnen lassen Zweck und Ziel der Reise sich ersehen.

»Mein Herr! Ich stehe im Begriff eine Schlittenreise anzutreten, um festzustellen, wie weit das Land an der Ostseite der Strasse, wo »Polaris« überwintert, sich nach Norden erstreckt; gleichzeitig beabsichtige ich einen praktikablen Landweg nach Nordwesten aufzusuchen, um kommenden Frühling auf demselben nach dem Nordpole vorzudringen, falls das Eis, welches die Strasse deckt, zu höckerig sein sollte, um für Schlitten passirbar zu sein. Ausserdem werde ich Moschusochsen zu jagen suchen, da ich glaube, und aus Erfahrung weiss, dass der Vorrath an frischem Fleisch, dessen eine Schiffsgesellschaft bedarf, die sich in ähnlicher Lage befindet, wie die der »Polaris«, vor dem Beginne der langen Polarnacht gesichert werden soll.«

»Lassen Sie die Waaren und den Proviant, welche am Ufer liegen, auf die Ebene, in die Nähe des Observatoriums bringen und mit dem Reste der Ladung vereinigen; lassen Sie Alles so weit als thunlich sortiren. Lassen Sie das Schiff mit dem Zeltdache versehen, wie ich angegeben.«

»Lassen Sie, gemäss meinen Instructionen vom 23. September, regelmässige Nachtwache halten, jedoch mit dem Unterschiede, dass dieselbe fortgesetzt werden soll, bis der Koch seine Morgenarbeit beginnt. Lassen Sie jedes Licht an Bord um neun Uhr des Abends auslöschten; von dieser Stunde an soll nur ein einziges Kerzenlicht im Volkslogis für die Wache gestattet sein.«

»Sie werden Sorge tragen, dass in keinem der Oefen mehr Kohle verbraucht werde, als unbedingt nöthig ist. Ich bemerkte, dass sowohl im Volkslogis, als in beiden Kajüten gewöhnlich eine weit höhere Temperatur herrschte, als mit dem Kohlenvorrath und dem Gesundheitszustande der Mannschaft im Einklange steht; denn das Thermometer zeigte während des Tages und Abends zwischen 60 und 70 Grade Fahrenheit. Sie werden deshalb Sorge tragen, dass nicht mehr Kohle verbraucht werde, als nöthig ist, um während des Tages und des Abends die Temperatur im Volkslogis und Achter auf 50° zu halten.«

»Im Volkslogis ist während der Nacht, nach 9 Uhr, ein sehr kleines Feuer gestattet; jenes Achter jedoch muss um 9 Uhr ausgelöscht werden.«

»Lassen Sie die Hunde gut versorgen und an jedem zweiten Tage füttern. Machen Sie an Bord einen guten warmen Platz für die Gewölfe ausfindig und lassen Sie dieselben mit Allem versorgen.«

»Lassen Sie Herrn Morton einen Kanister mit Pemmikan öffnen und denselben unter die Gewölfe vertheilen. Ich hoffe zuversichtlich auf meiner Schlittenreise viele Moschusochsen zu erlegen, wodurch wir alsdann in den Stand gesetzt werden, die Hunde mit einem grossen Theile unseres jetzigen Proviantes zu füttern.«

»Sollte die »Polaris« durch einen Unfall bedroht werden (— ich bete zu Gott, dass solches nicht geschehe —) und sollte ein Sturm von Norden das Eis und die »Polaris« aus dem Gottseidank-Hafen treiben, so werden Sie rasch Dampf aufmachen lassen, um das Fahrzeug nach seinem jetzigen Ankerplatze zurückzubringen. Sollte jedoch die »Polaris« in das bewegliche Packeis, nach der Mitte der Strasse getrieben und dort besetzt werden, und sollte es Ihnen nicht möglich sein, sie zu befreien, dann wird das Schiff unglücklicher Weise nach Südwesten treiben müssen; Gott allein weiss, wo und wann Sie und die Besatzung alsdann Mittel und Wege zur Rettung finden können. In einem solchen Falle könnte das Schiff in ähnlicher Richtung treiben, wie die Grinnell-Expedition während der Jahre 1851 bis 1852 und wie der »Fox« unter Mc. Clintock, zwischen 1857 und 1858; aber wann Sie auch befreit werden sollten, sei es irgendwo zwischen Cap Alexander und Cap York oder zwischen letzterem Vorgebirge und dem Polarkreise, so werden Sie Ihren

Kurs nach Godhavn richten und, falls die »Polaris« seetüchtig bleiben sollte, dieselbe mit Kohlen und Proviant beladen und nächsten Herbst (1872) wieder hierher zurückkehren. Sollte das Schiff zum Wrack oder in Folge der ungeheuren Gefahren einer solchen Eistrift stark beschädigt werden, dann müssen Sie nach bestem Wissen und Gewissen Sorge tragen, um das Leben der Besatzung zu retten.«

»Sie würden alsdann, sofort nach Ihrer Rettung, die Regierung der Vereinigten Staaten mit allen näheren Umständen bekannt machen. Sollte die »Polaris« wirklich verloren gehen, so würde ich, nebst der kleinen Gesellschaft, die mich auf meiner Schlittenreise begleiten wird, hier bleiben, um Entdeckungen zu machen und den Gotteidank-Hafen als Hauptquartier benutzen. Wir würden sicher sein, dass unser Vaterland uns sonder Säumen Hilfe schicken würde, um den hohen Zweck der jetzigen Expedition zu erfüllen.«

»Obschon ich fast sicher bin, dass die »Polaris« an ihrem jetzigen Ankerplatze nicht von Gefahr bedroht sein wird, so wissen wir dennoch nicht, welchen Schaden ein rasch sich erhebender Sturm anrichten mag. Ein heftiger Sturm aus Süden kann das Packeis der Strasse gegen das Landeis pressen, in dessen Mitte wir uns befinden und die »Polaris« in wenigen Augenblicken aufs Trockene setzen. Seien Sie namentlich zur Zeit der Springfluten vorsichtig; besonders wenn das Hochwasser von einer steifen Brise oder einem Sturme begleitet sein sollte.«

»So bald es die Zeit erlauben sollte, werden Sie aus den Schneewehen an der Seeseite des Hügels in der Nähe des Observatoriums Blöcke schneiden und dieselben auf Schlitten nach der »Polaris« führen lassen, um als Schutzmauer zu dienen.«

»Sie werden Planken und Proviantkisten unter das Hinterdeck setzen lassen, um die Hunde zu verhindern, das Seil aus Rohhaut zu benagen, welches das Steuerrad mit dem Ruder verbindet.«

»Während meiner Abwesenheit wird die tägliche Schiffsroutine aufrecht erhalten werden, wie ich dieselbe festgesetzt habe. Sie werden Sorge tragen, dass einschliesslich des Gottesdienstes an Sonntagen an derselben festgehalten werde.«

»Kraft meiner Befehle sind die Pflichten, welche Herr Morton zu erfüllen hat, diejenigen eines Zahlmeisters und Proviant-Verwalters. Unter meiner Leitung wird er sämmtliche Rechnungen verwalten, sowie die Waaren und den Proviant; sowohl an Bord der »Polaris«, als am Lande. Herr Morton wird alle Geschäfte erledigen, welche auf den Gebrauch und Verbrauch genannter Waaren und des Proviantes Bezug haben und wird für dieselben verantwortlich sein. Ich bin fest überzeugt, dass Herr

Morton sein Amt mit Treue verwalten wird und in dem besten Interesse der Regierung der Vereinigten Staaten sowie deren Nordpol-Expedition.«

»Sämmtliches Brennmaterial — das Holz, zum Entzünden der Feuer, sowie die Kohlen — muss durch die Hände von Noah Hays gehen. Er muss über den Verbrauch desselben Buch führen und dem ersten Maschinenisten Bericht erstatten, welcher seinerseits Herrn Morton Meldung machen wird.«

»Herr Morton allein besitzt Vollmacht, irgendwelche Kisten, Fässer, Packete oder irgend einen anderen Behälter mit Proviant oder Waaren zu öffnen, der Schiffseigenthum ist. Sie werden diese, sowie alle übrigen Befehle, die ich gegeben, streng ausführen lassen.«

»Sie werden ein Tagebuch führen, alle Vorgänge während meiner Abwesenheit zu Papier bringen, und das Schriftstück nach meiner Rückkehr mir einhändigen. Sie werden nicht versäumen, sämtliche Verstöße gegen irgendwelche Befehle zu verzeichnen, und zu bemerken, wer dieselben beging; ebenso werden Sie das gute Betragen des Einzelnen oder der Gesamtheit namhaft machen.«

»Indem ich hoffe, dass Ihnen Gott bei der Erfüllung Ihrer schweren Pflichten behilflich sein möge, sage ich Ihnen und meinem ganzen Commando Lebewohl. Ich hoffe, dass bei meiner Rückkehr sich Alle des besten Wohlseins erfreuen werden; ich hoffe gleichfalls, dass unter der Führung des Himmels meine Schlittenreise ein vollkommener Erfolg sein werde; ich hoffe, dass es mir nicht nur möglich sein werde, dem Nordpole näher zu kommen, als irgend ein Weissner vor mir, sondern dass es mir auch vergönnt sein möge, einen Landweg nach Norden zu entdecken und viele Moschusochsen zu erlegen.«

»Ich habe die Ehre, zu sein, mit Hochachtung, Ihr ergebenster Diener  
C. F. Hall,

Herrn S. O. Buddington, Commandant der Nordpol-Expedition  
Segel- u. Eismeister. der Vereinigten Staaten.

Nordpol-Expedition der Vereinigten Staaten.

Gottseidank-Hafen (lat. 81° 38' N.; long. 61° 44' W.), Oct. 10, 1871.

Wir waren erstaunt, Hans am Morgen, nachdem er uns mit Hall verlassen hatte, auf einem Hundeschlitten langseit des Schiffes halten zu sehen. Er war der Träger einer Depesche Hall's, welche uns über den bisherigen Verlauf der Reise unterrichtete. Die Reisenden campirten in einer Schneehütte, 5 Meilen östlich von Polaris-Bay: die ungünstige Bahn hatte ihnen nicht gestattet, weiter vorzudringen. Die Schwierigkeiten waren so bedeutend gewesen, dass es voller drei Stunden bedurft hatte, ehe die beiden ersten Meilen zurückgelegt waren; bald waren die

Reisenden auf völlig schneefreie Strecken gestossen, bald auf mächtige Wehen, in welchen Schlitten und Zugthiere fast versanken.

Hall hatte entweder einen grossen Theil seiner Ausrüstung vergessen oder seinen Reiseplan erweitert, seit er uns verlassen: denn mannigfach waren die Wünsche, die er in seinem Schreiben ausdrückte. Er verlangte vier Zwiebeln, ein Dutzend Stearinkerzen, ein Paar Handschuhe aus Bärenfell, eine Hose aus Seehund, einen Schneeschuh, einen Leuchter, eine dreikantige Feile, drei oder vier Paar Handschuhe aus Seehund, zwanzig Faden Zugleine, acht Faden Lederriemen, drei Peitschenstiele, zwei Paar wasserdichte Stiefel, eine Holzschachtel, geräumig genug um ein Pfund Kaffee zu halten, sowie andere Kleinigkeiten, an welchen sich des Menschen Sinn nur in der Einöde erfreuen kann.

Als bald begann an Bord ein eifriges Rüsten. Frau Hanne und die Hanseatenmutter schneiderten eine Pelzhose, der Zimmermann schnitzte Peitschenstiele und den gewünschten Schneeschuh, aus dem Unterkabelgat wurden Leinen und Lederriemen hervorgeholt, und der Proviantmeister, ein gewissenhafter Mann, setzte seinen Zwickel auf die Nase, um beim Zählen des Dutzends Stearinkerzen und der vier Zwiebeln keinen Fehler zu begehen. Nachdem Alles in Bereitschaft war, erhielt jeder der vierzehn Hunde als Liebesgabe zwei Pfund Fleisch; Hans nahm Abschied von Kind, Kegel und Mannschaft, knallte lustig mit der Peitsche und verschwand bald darauf mit seinem Schlitten zwischen den Hummocks, welche das Ufer säumten.

In Folge dieser Mission war Hall einen vollen Tag zur Thatenlosigkeit verdammt gewesen; erst um acht Uhr am Morgen des 12. konnte er seine Reise fortsetzen. Die Bahn erwies sich kaum besser als zuvor: während zehn Stunden wurden in nordöstlicher Richtung kaum eben so viele Meilen zurückgelegt. In der Nähe eines steilen, scharf abgeschnittenen Felsenkegels wurde das Schneehaus zum Nachtlager errichtet; Hall nannte das eigenthümliche Massiv Binnenland-Insel (Inland Island), denn es erhob sich schroff, ohne jeglichen Uebergang über die Ebene, die einst ein Meeresbecken gewesen.

Als die Reisenden am 13. eine kurze Mittagsrast hielten, zeigte sich ihnen zum letzten Male die Sonne. Etwa ein Viertel der rothen Scheibe erschien über einem der Gletscher im Süden, es bildete sich ein Sonnenhof, der in lebhaften prismatischen Farben spielte, allein er war nur theilweise sichtbar; eine rothgelbe Lichtsäule, etwa fünfzehn Bogengrade hoch, deutete alsdann die Stelle an, wo das Tagesgestirn gesunken war. Um halb zwei Uhr gelangten die Reisenden zu einem kleinen See, in welchen ein Fluss mündete. Sie folgten der eisbedeckten Wasserader etwa drei Meilen in nordöstlicher Richtung, dann kamen sie zu einer

vielfach gewundenen Ravine. Als sie sich anschickten, ihre dritte Schneehütte zu erbauen, war es ein Viertel vor vier Uhr.

Während des folgenden Tages wurde das Lager nicht verlegt; die kleine Gesellschaft aber zerstreute sich, um die Umgebung zu Fuss zu durchstreifen und nach Wild zu spähen.

»Diesen Nachmittag«, so schreibt Hall in seinem Tagebuche, »wanderte ich längs der Ufer des Flusses, um zu sehen, ob uns möglich sein würde, in dieser Richtung weiter zu fahren. Nachdem ich etwa eine Meile zurückgelegt hatte, erstieg ich eine der Bänke zur Rechten, an der östlichen Seite. Dann begab ich mich auf den Gipfel eines Berges, von wo aus ich den Lauf des Flusses etwa zwei Meilen weiter in nordöstlicher Richtung mit dem Auge verfolgen konnte. Darauf wandte ich mich landeinwärts, hinweg von dem Ufer, um nach Moschusochsen zu spähen. Meine Fernsicht war eine ziemlich beträchtliche, allein ich erblickte kein Wild. Die Bänke des Flusses sind höchst unregelmässig und zerklüftet, an einzelnen Stellen klippig. Diese Klippen sind fünfundzwanzig bis fünfundsiebenzig Fuss hoch und bestehen aus Schlamm, — aus gefrorenem Schlamme. Das Land ist mit Schiefer-Geschieben bedeckt; Kalkstein ist bei weitem vorherrschend. Ich fand einen grossen Gneissblock, welcher jedenfalls erraticen Ursprungs ist. Die meisten der Steine sind abgerundet, als wären sie der Wirkung der Wogen ausgesetzt gewesen. Hier und da zeigen sich Granit-Geschiebe, welche, ähnlich wie die Gneisse, nicht hier heimisch sind. Ausser vereinzelt dürren Grasbüscheln ist keinerlei Vegetation auf diesen Bergen sichtbar. Wenn ich ostwärts blicke, so glaube ich eine ausgedehnte Ebene zu sehen. Vielleicht dürften auf ihr Moschusochsen zu finden sein, denn auf der Ebene, welche wir zuvor passirten, sprossden Gräser und andere Pflanzen. Hier und da sind die Felsen von üppigen Flechten bedeckt.«

Bei Tagesanbruch wurde am 15. die alte Schneehütte verlassen. Zuerst führte der Weg über die Eisdecke des Flusses, zwischen den Wänden der Ravine dahin; dann, nachdem die Wasserader sich verloren hatte, über rauhes Trümmergestein und tiefe Schneewehen. Nach sechsstündiger Fahrt wurde am nördlichen Ende der Ravine Lager geschlagen, der zurückgelegte Weg war ein vielfach gewundener; die Distanz, von Lager zu Lager, in gerader Linie gemessen, betrug jedoch nur einen geringen Bruchtheil mehr als vier Meilen. Vor den Entdeckern lag eine grosse Bucht, mit einer Eisdecke, auf welcher einige Eisberge zerstreut waren: die gleiche Bucht, deren Mündung wir von Bord aus erblickt hatten, ehe das Schiff besetzt worden; ihr Ende hatten wir, Chester und ich, auf unserer Schlittenreise von der Höhe eines Berges gesichtet, allein wir hatten das Becken für einen Fluss gehalten.

Am folgenden Morgen schickte die kleine Gesellschaft sich an, die Bucht zu überqueren, um das gegenüberliegende Ufer zu gewinnen. Nur langsam bewegten sich die Schlitten über die Schneedecke, welche auf dem See-Eise lag; bei jedem Ruck, welchen die Hunde auf die Zugleinen ausübten, brach das Gefährt durch die dünne Eisrinde, in welche abwechselndes Thauwetter und Fröste die Oberfläche des Schnees verwandelt hatten. Unter solchen Verhältnissen erschien es gerathen, den Kurs zu ändern und sich in der Nähe des Südufers zu halten. In einer Richtung, die wenige Grade westlich von Norden lag, zogen sie weiter, um sich einem Vorgebirge zu nähern, unter dessen Schutz kurz vor 3 Uhr des Nachmittags die Schneehütte errichtet wurde; trotz der ungünstigen Verhältnisse betrug die zurückgelegte Entfernung ungefähr sechs Meilen.

Besser erging es während des 17. Ueber vorjährige Eisfelder drangen die Entdecker nach dem Eingange der Bucht vor. Die Ufer erwiesen sich in den meisten Fällen als steile Gebirge, deren Höhe 2000 Fuss nicht überschritt; fast sämmtliche grössere Biegungen des einen Ufers wiederholten sich an dem gegenüberliegenden. Das Becken zerfällt in vier Theile. Sein Ende, der südlichste und östlichste Ausläufer besitzt eine Durchschnittsbreite von etwa  $3\frac{1}{2}$  Meilen, ist gegen 8 Meilen lang und findet seewärts seinen Abschluss in zwei schwach vorspringenden Massiven. Hierauf folgt eine nahezu ovale Erweiterung, etwa 8 Meilen lang, von deren nordwestlicher Extremität das Nordeap am Eingange der Bucht sichtbar wird. Minder deutlich geschieden ist der dritte Abschnitt von etwa 5 Meilen Länge, welcher sich allmählich nach Nordwesten erweitert, um sich dem Eingange anzuschliessen. Dieser besitzt zwischen Cap Brevoort seine beträchtlichste Breite, die acht Meilen nicht überschreitet.

Die Absicht der Reisenden, unter Cap Brevoort Lager zu schlagen, wurde durch die Rauheit des Eises und durch offenes Wasser vereitelt. In der Nähe des Caps erreichte die feste Bahn ihr Ende, das höckerige Packeis bildete eine bewegliche Masse. Auf dem festliegenden See-eise, etwa eine Meile südöstlich von Cap Brevoort, wurde kurz nach zwei Uhr des Nachmittags der Bau des Schneehauses begonnen. Es war unmöglich das Vorgebirge zu doubliren; gelang es nicht, auf den Gebirgsjochen im Norden eine Bahn für die Schlitten zu entdecken, so musste die Reise hier ihren Abschluss finden. Kürzer und kürzer wurden die Tage; um acht Uhr des Morgens herrschte noch unbestimmtes Dämmerlicht und um halb fünf des Nachmittags gelang es nur mühsam, die einzelnen Zahlen auf dem Zifferblatte einer Uhr zu erkennen.

Während die beiden Eingeborenen am Morgen des 18. auf die Jagd gingen, erstiegen Hall und Chester die Höhen von Cap Brevoort, um die Umgebung zu recognosciren. Zuerst folgten sie einer steilen Schlucht, welche sich eine halbe Meile in ost-nordöstlicher Richtung erstreckte; dann bogen sie nach Westen ab und erklommen die steilen Hänge. Nach einem beschwerlichen Marsche langten sie auf dem Plateau an, in welchem das Vorgebirge nach Süden endigt; es bildete nur einen schmalen Streifen, von einem schroffen Kegel überragt. In der Nähe eines mächtigen erratischen Blockes hielt Hall kurze Rast, um eine Anzahl Compass-Peilungen zu nehmen; dann ging es dem höchsten Punkte des Massivs zu, welches nur mit beträchtlichen Schwierigkeiten zu erreichen war. Doch die Aussicht war lohnend. Die Küste, auf deren Höhe die Beiden standen, strich bis zu einer Entfernung von etwa zwölf Meilen nach Nordosten; dann bog sie scharf nach Osten und Süden und entzog sich den Blicken. Ein weites Meer, von höckerigen Eismassen bedeckt, dehnte sich über den ganzen Nordost-Quadranten des Gesichtskreises; an der Westseite des Robeson-Canals erstreckten sich die Landmassen in fast gerader Richtung nach Norden und Osten und endigten in einem Vorgebirge, welches nahezu nördlich peilte; seine Entfernung wurde von Hall auf sechzig bis siebenzig Meilen geschätzt. Eine dunkle Wolkenbank, Verkünderin offenen Wassers, zog sich längs des nördlichen Horizonts dahin; hinter ihr glaubte Hall weitere Landmassen zu gewahren, allein die atmosphärischen Zustände gestatteten ihm nicht, sich hierüber Gewissheit zu verschaffen.

War es bisher nicht leicht gewesen, die Entdeckungen Kane's und Hayes' mit jenen der »Polaris« in Einklang zu bringen, so mussten die Schwierigkeiten jetzt wachsen, nachdem Hall von Cap Brevoort aus die Umgebung besichtigt hatte.

Wie wir bereits gesehen, benutzte Kane die Beobachtungen Morton's dazu, um die Existenz eines offenen Polarmeeres im Norden des Kennedy-Canals zu verkünden. Hayes stimmte, statt diese Ansicht zu bekämpfen, ihr nicht nur bei, sondern wurde ihr begeisterter Apóstel und erhob sie dadurch zum Dogma, dass er seine Reisebeschreibung unter dem Titel »The open Polar-Sea« in die Welt schickte. Morton glaubte sein offenes Polarmeer von der Nordwestküste Grönlands aus erblickt zu haben, Hayes das seinige von dem gegenüberliegenden Ufer: von dem Ostgestade Grinnell-Lands. Auf Seite 349 der »Open Polar-Sea« lesen wir: »Alles deutete darauf hin, dass ich an den Ufern des Polarbeckens stand; dass der weite Ocean zu meinen Füßen lag; dass das Land, auf

welchem ich stand und welches in dem fernen Cap vor mir gipfelte, nur eine weit in dieses Meer vorspringende Spitze ist, ähnlich dem Siewerowostotschnoi-Noss der gegenüberliegenden Sibirischen Küste; dass der Eisgürtel, welcher längs der Küste sich dahinzog, seiner Auflösung entgegenging; dass das ganze Meer im Laufe eines Monats ebenso eisfrei sein würde, wie ich das Nordwasser der Baffin-Bay gefunden hatte: nur hier und da von Eisbänken bedeckt, welche von Wind und Strömung hin und her getrieben werden.« Hayes machte diese Beobachtungen am 19. Mai 1861 an einem Orte, welchen er unter  $81^{\circ} 35'$  nördl. Breite und  $70^{\circ} 30'$  westl. Länge verlegte; der Beschreibung des Landschaftsbildes, welches sich damals seinen Blicken entrollte, gaben wir in einem der vorhergehenden Kapitel, in den eigenen Worten des Reisenden, in deutscher Uebersetzung. Er glaubte einen Umkreis von sechzig Meilen zu überschauen. Um so seltsamer muss es daher erscheinen, dass er die nahe Küste nicht bemerkte, welche im Osten ihm gegenüber lag: dieselbe Küste, die wir vor Kurzem entdeckt und vor welcher wir Winterquartier bezogen hatten.

Wer die Hayes'sche Reiseroute kritisch analysirt und die Richtigkeit des gewonnenen Resultates alsdann mit Hilfe der astronomischen Ortsbestimmungen zu prüfen sucht, welche Hayes während seiner Schlittenreise ausführte, wird auf Widersprüche stossen, deren Schlichtung keine leichte Sache ist.

Wie uns die Reisebeschreibung lehrt, wurde das nördlichste Lager am 18. Mai erreicht und bezogen (p. 348); die geographische Lage jenes Punktes soll jedoch bereits am 17. astronomisch festgelegt worden sein \*).

\*) Physical Observations in the Arctic Seas by Isaac I. Hayes. Reduced and discussed at the expense of the Smithsonian Institution by Ch. A. Schott. Washington City. Smithsonian Institution 1867, p. 20.

Der Wichtigkeit der Sache wegen lasse ich die betreffende Beobachtung hier folgen:

Nördlichstes Lager, Kennedy-Canal.

Beobachtung zur Bestimmung der Breite des Lagers, Mai 17, 1861.

Meridianhöhe der Sonne, Dr. I. I. Hayes, Beobachter.

	2	☉	
Taschen-Sextant	56°	52'	
Index-Correction	-	1 31	
	55	21	Temperatur = + 22° F.
Höhe	27	40.5	Barometer = 30'' 0 bei 53° F. approx.
Refraction-Par.	-	1.8	Approx. Länge = 4 <sup>h</sup> 35 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>m</sup> .
Semidiameter	+	15.8	
Maximal-Höhe	27	54.5	
Decl. am scheinb. Mittag	19	26.0	
	81°	31.5'	

Soll man nun jenem Datum Glauben schenken, welches in der Reisebeschreibung verzeichnet steht, oder dem andern, an welchem die astronomische Breitenbestimmung vorgenommen sein soll?

Wann Hayes seine höchste Breite erreichte, darüber kann unmöglich ein Zweifel herrschen. In dem Schriftstück, welches er unter einer Steinpyramide auf Cap Lieber verbarg, ist der 19. Mai angegeben: so belehrt uns der Wortlaut jenes Dokuments auf Seite 351 der Reisebeschreibung. Ausserdem heisst es dort: »Wir langten nach einem mühsamen sechsendvierzigtägigen Marsche von meinem Winterhafen aus hier an.« Da die Reisenden Port Toulke am Abend des 3. April verliessen (p. 295), so weisen die sechsendvierzig Tage mit aller Bestimmtheit auf den 19. Mai.

So weit die Reisebeschreibung. Was lehren aber die astronomischen Beobachtungen?

Eine Beobachtung vom 19. Mai existirt nicht. Gestützt auf eine Breitenbestimmung, welche  $81^{\circ} 31' 5$  ergeben hatte, schätzte Hayes die Lage seines fernsten Punktes zu  $81^{\circ} 35'$ . Die nächste astronomische Breitenbestimmung, welche sich verzeichnet findet, rührt vom 20 Mai\*) her, oder von dem Tage, nach dem Hayes seine beträchtlichste Polhöhe erreicht hatte; sie ergab, wie aus der unten angeführten Berechnung zu ersehen ist,  $79^{\circ} 58' 5$  N.

Berechnen wir die Breitendifferenz zwischen Cap Lieber und Camp Leidy, so erhalten wir  $1^{\circ} 36' 5$ . Hätte Hayes die Strecke von Punkt zu Punkt in gerader Linie zurücklegen können, so würde die Länge seines Tagemarsches  $96\frac{1}{2}$  Seemeilen betragen haben. Allein er reiste nicht in gerader Linie, sondern der Rauheit des Eises wegen musste er den Biegungen der Küste folgen. Messen wir seine Route, wie dieselbe auf Schott's Karte niedergelegt ist, welche die »Physical Observations« begleitet,

\*) loc. cit., p. 20 steht folgende Beobachtung verzeichnet:

Leidy's Lager, Smith-Sund.

Beobachtung zur Bestimmung der Breite des Lagers, Mai 20, 1861.

Meridianhöhe der Sonne, Dr. I. I. Hayes, Beobachter.

	2 $\odot$	
Taschen-Sextant	61° 14'	
Index-Correction	— 1 30	
	59 44	Temperatur = +22° F. approx.
Höhe	29 52.0	Barometer = 29''7 bei 52° approx.
Refraction, Par.	— 1.7	Approx. Länge = 4 <sup>h</sup> 44 <sup>m</sup> .
Semidiameter	+ 15.8	
Maximal-Höhe	30 06.1	
Decl. am scheinb. Mittag	20 04 6	
	79° 58'5	

so erhalten wir 132 Seemeilen; eine Messung, auf der Hayes'schen Karte (Open Polar Sea, p. 1) vorgenommen, würde die Entfernung sogar noch etwas vergrössern. Vorausgesetzt, dass sich nirgends ein Fehler eingeschlichen, musste Hayes zwischen dem 19. und 20. Mai also mindestens 132 Meilen zurückgelegt haben. Jeder meiner Versuche, eine stichhaltige Erklärung für die Bewältigung dieser bedeutenden Distanz zu finden, blieb vergebens und musste vergebens bleiben, nachdem ich auf Seite 347 der Reisebeschreibung auf folgende Stelle gestossen war: »Um zu erfahren, wie weit uns wohl dieser Kurs von unserer directen Route entfernen würde, legte ich längs der Küste einige Meilen zu Fuss zurück, bis ich einen Blick auf das Ende der Bucht werfen konnte, welches nicht weniger als zwanzig Meilen von uns entfernt war. Dieser bedeutende Umweg würde wohl zwei, wenn nicht drei Tage erfordert haben, — ein Unternehmen, welches kaum zu rechtfertigen war, wenn ich den Stand unseres Provianten in Betracht zog.« Zu diesem Geständniss sah sich Hayes am 18. Mai genöthigt: einen Tag bevor er seine höchste Breite erreichte. — Die Bahn konnte somit keine verlockende gewesen sein!

Besässen wir nicht den Band, welcher die astronomischen Beobachtungen enthält, die während der Hayes'schen Schlittenreise angestellt wurden, so wüssten wir kaum mit Genauigkeit anzugeben, wo sich Hayes in der zweiten Woche des Mai befand, denn die Reisebeschreibung gibt nur wenig Aufschluss hierüber. Jene Stellen des populären Buches aber, welche exacte Thatsachen enthalten, stehen, wie wir gesehen haben, mit den correspondirenden Paragraphen der wissenschaftlichen Publication in directem Widerspruch.

Leider begnügte sich Hayes damit, seine geographischen Breiten durch Meridianhöhen der Sonne festzulegen, statt Circum-Meridianhöhen zu messen; hätte er letztere Methode angewandt, so liessen sich vielleicht manche der Zweifel schlichten, die uns jetzt unversöhnt entgegenstarren und trübe Schatten auf ein Unternehmen werfen, welchem Bewunderung Niemand versagen kann.

Gewisse Differenzen auf der Fahrt nach Norden könnten vielleicht darin ihre Erklärung finden, dass Hayes eine Sonnenhöhe als Meridianhöhe betrachtete, die vor oder nach der Culmination des Gestirns gemessen wurde. Hierdurch würde sich, des niedrigen Sonnenstandes wegen, eine beträchtlichere Polhöhe ergeben, als in Wirklichkeit. Allein was uns hier auf der einen Seite unserer Ungewissheit entreissen würde, müsste uns auf der anderen schwere Verlegenheit bereiten, weil hierdurch die Polhöhen, die auf der Rückreise bestimmt wurden, zu hoch ausfallen würden.

Wollte Jemand die Geographie des Smith-Sund-Gebietes studiren und, neben unseren eigenen Beobachtungen, sich hierzu der Reisebeschreibungen Kane's und Hayes' bedienen, ohne die mehrfach erwähnten Ortsbestimmungen zu Rathe zu ziehen, er müsste entschieden zu dem Schlusse gelangen, dass Hayes auf seiner Schlittenreise seine sämtlichen Distanzen überschätzte und den achtzigsten Parallel nicht überschritt. Ein kritischer Vergleich des Kartenmaterials würde diese Vermuthung nur bestärken, denn der Kennedy-Canal stellt eine äusserst enge Wasserstrasse dar. Es wäre kaum möglich ihn zu durchmessen, ohne gleichzeitig die beiden Ufer zu sehen; Hayes aber erblickte nur das linke.

Ich unterzog mich der mehrtägigen Arbeit und stellte im Massstabe von 1 : 1.300,000 ein Kartenblatt dar, welches die Aufnahme der Kane'schen und Hayes'schen Expedition in zwei verschiedenen Farben zeigte. Es würde den Rahmen dieser Arbeit überschreiten, wenn ich dasselbe hier wiedergeben wollte. Ich beschränke mich daher einfach darauf, in kurzen Worten anzugeben, zu welchem Resultat ich bezüglich der Küste Grinnell-Lands, nördlich von 80° nördlicher Breite gelangte.

Hayes weicht nur in Kleinigkeiten von der Darstellung Kane's ab; er verschiebt die Küste um ein Geringes in Länge und zeichnet ihre verschiedenen Buchten tiefer, als Kane es gethan. Die Maury-Bucht, deren nördlichste Extremität auf der Kane'schen Karte von dem achtzigsten Parallel tangirt wird, findet sich bei Hayes weiter nach Norden gerückt. Ein ähnliches Schicksal erleidet die Scoresby-Bucht, während die Carl Ritter-Bucht ihre ursprüngliche geographische Breite beibehält; wie auf Kane's Karte wird ihr nördlichstes Cap von dem 81. Parallel geschnitten. Zwischen Cap Back und Lady Franklin-Bay schaltet Hayes zwei seichte Buchten ein, die bei Kane sich nicht finden, und nördlich von Cap Eugenie, welches unter der gleichen Breite wie Kane's Cap Murchison liegt, treten bei Hayes zwei weitere Buchten auf, welche zuvor nicht verzeichnet waren.

Vergleiche ich die Karte in Hayes' Reisebeschreibung mit jener in den »Physical Observations«, so währt es einige Zeit, ehe ich die Gewissheit erlange, dass die beiden Blätter nicht gänzlich verschiedene Küstenstriche darstellen. Der Kürze halber bezeichne ich die Karte der Reisebeschreibung mit No. 1, jene der »Physical Observations« mit No. 2. Auf No. 1 ist der Eingang des Kennedy-Canals 85 Meilen breit, fast doppelt so breit als auf No. 2, wo er mit der Kane'schen Darstellung übereinstimmt, welche die richtigere ist. Obschon Hayes die Ostküste des Kanals nördlich vom Humboldt-Gletscher niemals sichtete, erlaubt er sich bei deren Wiedergabe auf Nr. 1 verschiedene Willkürlichkeiten, die jenen Theil

des grönländischen Massivs zum verunglückten Zerrbilde machen; ausserdem lässt er das Land bei Cap Constitution mehr als zwanzig Meilen nach Osten abbiegen. Auf Nr. 1 gewahrt man in der Carl Ritter-Bucht eine Insel und in der Lady Franklin-Bucht sogar deren zwei, welche auf No. 2 mangeln. Wo auf No. 1 die tiefe Petermann-Bucht das Land durchsetzt, gewahren wir auf No. 2 die seichte Wrangel-Bucht und die Wrangel-Bucht, wie sie auf No. 1 angegeben, wird auf No. 2 nach Lincoln benannt und erscheint verflacht.

Ich begnügte mich damit, hier nur der grössten Verstösse Erwähnung zu thun. Wollte ich meine Kritik darauf basiren, dass die Umriss der Küste Grinnell-Lands nördlich von  $80^{\circ}$  nördlicher Breite auf der Kane'schen und Hayes'schen Darstellung nahezu übereinstimmen; dass die Kane'sche Wiedergabe jenes Gestades lediglich auf Kreuz-Peilungen beruht, die von der grönländischen Küste aus genommen wurden, und dass die grönländische Küste, wie Kane sie gezeichnet, zu weit nach Norden verschoben ist, dass somit durch die Lagenveränderung der Basis und der Visirpunkte nothwendiger Weise eine Verschiebung der eingeschnittenen Punkte erfolgen muss, so würden die Hayes'schen Entdeckungen und deren graphische Darstellung in noch weit ungünstigerem Lichte erscheinen.

Nur ungern liess ich mich hier auf Erörterungen ein, welche für den Leser wahrscheinlich nicht minder unerquicklich sind, als für mich selbst; allein der Ehre der Expedition, der Ehre eines jeden einzelnen Expeditionsmitgliedes glaube ich es schuldig zu sein, den Einwänden zu begegnen, welche Hayes nach unserer Rückkehr erhob.

Wo Hayes sein offenes Polarmeer erblickt haben wollte, befindet sich Land; Land, welches eine schmale Wasserstrasse flankirt; Land, welches einen so engen Canal begrenzt, dass wir selbst zur Nachtzeit bei schwachem Mondlicht die gegenüberliegende Küste von den Ufern der Polaris-Bucht aus deutlich wahrnehmen konnten. Dieser Canal, das ganze Ueberbleibsel des Hayes'schen »offenen Polarmeeres«, stellt den nördlichsten Ausläufer der Davis-Strasse dar und bildet, im Vereine mit jenem Becken, eine Wasserstrasse von grossartiger Eigenthümlichkeit.

Wo fänden wir bei einer sorgfältigen Rundschau unter den verschiedenen Erdtheilen eine ähnliche Bildung von annähernder Länge wie dieser Meeresarm, welcher Grönland von Nordamerika und dessen mannigfach gestalteter Inselwelt trennt?

Träte die Melville-Halbinsel, die strenge Wiederholung Cumberland's, deren Nordspitze Baffins-Land auf etwa 8 Seemeilen nahe rückt, nicht störend in den Weg, so würde das Becken zwischen dem Eingange

der Hudson-Strasse und der Südküste des Lancaster-Sunds ähnliche Formen bieten, jedoch von beschränkter Ausdehnung. Dieses aber wäre die einzige Homologie\*), welche uns eine Musterung der beiden Amerika von diesem Gesichtspunkte aus enthüllte.

Vergebens werden wir an dem pacifischen Abhange Asiens nach einer ähnlichen Bildung spähen, deren Eingang, wie jener der Davis-Strasse, an einem Ocean liegt. Wäre es zu unserem Zwecke erlaubt, die Lage Kamtschatkas und des Inselschwarms im Süden bis zu dem südlichsten Ausläufer Japans, gegen die Lage des Festlandes zu vertauschen, oder ein Spiegelbild jener Region zu erzeugen, so würde uns in dem Japanesischen Meere und der See von Okhotsk eine entfernte Aehnlichkeit mit jenem arktischen Becken entgegentreten. Allein ein solcher Vergleich wäre doppelt unstatthaft, zumal die See von Okhotsk im Norden geschlossen ist.

Verfolgen wir den Parallel der Südspitze Japans nach Osten, so stossen wir dort, wo Arabien noch jüngst Afrika mit Asien verbunden hielt, auf das rothe Meer und den angrenzenden Golf von Aden. Sie, zusammengenommen, können als das einzige geographische Homologon der Davis-Strasse und deren Verlängerung angesprochen werden; nebenbei besitzen sie allein Dimensionen von ähnlicher Grossartigkeit.

Die Entfernung von der Mündung der Davis-Strasse bis zu dem Nordende des Robeson-Canals, beträgt in runder Zahl 1300 Meilen; die Länge des rothen Meeres, mit Einschluss des Golfs von Aden, deren etwa 1600. Während letzterer seine grösste Breite an seinem Eingange erreicht, entfernen sich die Ufer der Baffins-Bay am weitesten etwa unter  $75\frac{1}{2}$  nördlicher Breite, um in der Nähe des 78. Parallels, zwischen Cap Isabella und Cap Alexander, ähnlich wie bei Bab el Mandeb, auf ungefähr 20 Meilen einander nahe zu rücken. Der Zufall will es, dass an beiden Gebieten ausserdem seculäre Hebungen und Senkungen stattfinden. Wie bereits erörtert wurde, ist die ganze Smith-Sund-Region wahrscheinlich als Hebungsgebiet aufzufassen, während im Süden Westgrönlands das Land unter den Meeresspiegel sich senkt. Allein es gilt vorsichtig zu Werke zu gehen, ehe wir an unbewohnten Küsten das Auftreten von Senkungsgebieten verneinen, denn dieselben verrathen sich nicht durch die Plastik des Landes, wie die Hebungen. Nehmen wir an, dass im Smith-Sunde keine Senkung stattfand, weil es an den nöthigen Beweisen

---

\*) Nur mit Widerstreben bediene ich mich des Wortes »Homologie«, wie dasselbe von Louis Agassiz in geographischem Sinne vorgeschlagen und von Peschel in die Wissenschaft eingeführt wurde, denn dieser Ausdruck ist nicht streng richtig — Agassiz, welcher als Zoologe ihn der vergleichenden Anatomie entnahm, würde wohl nie den Flügel eines Insekts als Homologon des Vogelflügels betrachtet haben.

uns gebriecht, so zeigt der Vergleich, dass an den Ufern des Rothen Meeres beide Rollen vertauscht sind. Denn hier macht in dem südlichen Theile ein Streben nach aufwärts sich geltend, während im Norden das Delta des Nils zu Gunsten einer Senkung spricht.

Wir verliessen Hall und dessen Reisegesellschaft am 18. October. Chester und Hall hatten die Höhen von Cap Brevoort erstiegen, welche Aussicht sich ihnen bot, wurde oben mitgetheilt.

Am 19. machte man den vergeblichen Versuch, das Cap zu Schlitten zu doubliren; schliesslich sahen Hall und Chester sich genöthigt zu Fuss zu gehen; allein weit gelangten sie nicht. Die Klippen waren steil, an vielen Stellen nahezu senkrecht, deshalb hatten sich nur schwache Ansätze eines Eisfusses bilden können und diese waren in Folge hoher Hummocks nahezu ungangbar. In geringer Entfernung vom Lande war das Eis nicht nur äusserst höckerig, sondern nebenbei in starker Bewegung begriffen. Die Hoffnung, Cap Brevoort zu doubliren, musste also aufgegeben werden.

Ebenso unmöglich war es, zu Land weiter vorzudringen, denn der gebirgige Charakter desselben und die unzulängliche Schneebedeckung boten Hindernisse, die nicht zu bewältigen waren. Ausserdem strich die Küste nur zwölf Meilen weit nach Nordosten, und bog alsdann scharf nach Osten und Süden. Zu gewinnen war hier nichts. Hall beschloss daher seinen Rückweg nach dem Schiffe anzutreten.

Der folgende Tag jedoch war ein Sturmtag und die Reisenden zogen es vor, stille zu liegen. Als es gegen Mittag möglich geworden, ins Freie zu treten, begab sich Hans nach dem offenen Wasser, um Seehunde zu schiessen; Joseph ging landeinwärts, allein sein Jagdzug gegen die Moschusochsen blieb ebenso erfolglos wie Hansens Anstand auf Robben. Er erblickte deren drei, that einen Fehlschuss und langte mit leeren Händen um 3 Uhr bei der Hütte an, gleichzeitig mit Joseph.

Auch Hall hatte die Umgebung der Bucht durchstrichen: »Dann und wann«, so heisst es in seinen Tagebuchnotizen, »verliess ich die Hütte, um nach Pflanzen und Kohlen zu suchen. Es ist mir unendlich viel daran gelegen hier Kohlen zu entdecken, denn dieselben würden sicherlich nicht wenig zu unserem Erfolg beitragen und uns gestatten, im Laufe des nächsten Jahres eine höhere Breite zu Schiff zu erreichen. Fast allenthalben findet man hier ein kohlenartiges Gestein, allein bei genauerer Untersuchung erweist sich dasselbe regelmässig als Schiefer. Diesen Nachmittag grub ich im Laufe weniger Minuten mit Hilfe meines Schneemessers einen meiner grossen Pelzhandschuhe voll kleiner Pflanzen

aus, die nicht gerade *Andromeda tetragona*\*) sind, aber vielleicht zu dieser Familie gehören. Was ich gesammelt hatte, brachte ich nach dem Schneeause, um zu sehen, wie die Pflanzen brennen würden; allein sie waren gefroren und wollten deshalb nicht Feuer fangen. Ich glaube, dass diese Pflanze, wenn man sie im Herbst sammelte und trocknete, ein gutes Brennmaterial abgeben würde. Falls unsere Eingeborenen im Laufe des nächsten Frühlings auf der Seehundsjagd erfolgreich sein sollten, so könnte der gewonnene Thran dazu benutzt werden, die zuvor erwähnten Pflanzen damit zu tränken. Auf diese Weise könnten wir ein treffliches Brennmaterial zur Heizung der Dampfkessel der »Polaris« herstellen. Während ich Pflanzen sammelte, fand ich die Losung eines Moschusochsen; ich las eine Hand voll auf und trug sie nach der Hütte. Als ich einen der Ballen zerdrückte, zeigte er sich völlig trocken und dehnte sich so gewaltig aus, dass seine Grösse um das Doppelte wuchs. Ich tränkte die zerdrückte Masse mit geschmolzenem Talg und erhielt, wie ich erwartet hatte, einen trefflichen Lampendocht.«

Gegen Abend setzte Hall das folgende Dokument auf, welches an den Marine-Minister der Vereinigten Staaten gerichtet ist.

Sechstes Schneeaus-Lager, Cap Brevoort,  
 Nordufer der Newman's-Bay  
 (lat. 82° 3' N., long. 61° 20' W.)  
 October 20, 1871.

Dem achtbaren Minister der Bundes-Marine,  
 Herrn Georg M. Robeson.

\*) Ich und meine Reisegesellschaft, bestehend aus Herrn Chester, dem ersten Officier, meinem Eskimo Joseph und dem Grönländer Hans, wir verliessen um Mittag des 10. October das Schiff in seinem Winterquartier, Thank God Harbor, in lat. 81° 38' N., long. 61° 44' W. Wir hatten zwei Schlitten mit vierzehn Hunden bespannt. Durch diese Reise beabsichtigten wir womöglich einen Landweg zu entdecken, um im folgenden Frühling meine Schlittenreise nach dem Nordpol antreten zu können, falls sich ein solcher Weg günstiger erweisen sollte, als die Route über die alten Eisfelder und Hummocks der Strasse, welche letztere ich, nach dem Minister der Bundes-Marine, Robeson-Strasse benannt habe.

») Nachdem wir auf unserer Route einen See und einen Fluss entdeckt hatten, langten wir am Abend des 17. October hier an. Unser Weg, der uns fünfzehn Meilen von hier, in südlicher und östlicher Richtung nach

\*) *Andromeda tetragona* wurde nirgends auf den neu entdeckten Landstrichen gefunden. Was Hall sammelte, war offenbar *Dryas octopetala*.

dieser Bucht geführt hatte, war ein vielfach gewundener. Von der Spitze eines Eisbergs, nahe an der Mündung jenes Flusses, konnten wir wahrnehmen, dass sich die Bucht, die ich nach Ehrw. Dr. Newman benannte, etwa fünfzehn Meilen östlich und südlich nach dem Hochlande zog, so dass die Tiefe der Newman's Bucht, von deren Cap an gerechnet, volle dreissig Meilen beträgt.

»Das Süd-Cap ist ein hohes, kühnes Vorgebirge. Ich nannte dasselbe Cap Sumner, nach dem achtbaren Karl Sumner, dem Redner und Senator der Vereinigten Staaten. Das Nord-Cap nannte ich Cap Brevoort, nach J. Carson Brevoort, einem eifrigen Förderer arctischer Entdeckungen.

»Als wir hier anlangten, fanden wir an dem Eingange der Newman's Bucht offenes Wasser, in welchem zahlreiche Seehunde spielten. Dieses offene Wasser bespülte sowohl Cap Sumner, als Cap Brevoort. Das Eis der Robeson-Strasse bildete eine bewegliche Masse, so dass es uns unmöglich war, unsere Reise nach Norden auf dem Eise der Strasse fortzusetzen.

»Das gebirgige Land (anderes existirt nicht hier) gestattet uns nicht unseren Kurs weiter nach Norden zu richten, und da wir die Zeit unserer Abwesenheit auf nur vierzehn Tage festsetzten, werden wir morgen unseren Rückweg antreten. Heute verbietet uns der Sturm unser sechstes Lager zu verlassen.

»Von Cap Brevoort aus können wir Land sichten, welches sich an der Westseite der Strasse unter N. 22° W. dahinzieht. Die Entfernung des nördlichsten Punktes beträgt etwa 70 Meilen, wodurch die Küste, die wir entdeckten, in 83° 5' nördliche Breite verlegt wird.

»Weiter nördlich und östlich von letztgenannter Position sind Anzeichen von Land zu gewahren, allein eine eigenthümliche, dunkle Nimbuswolke, welche beständig über der Stelle hängt, an welcher ich Land vermuthete, vereitelt jede genaue Bestimmung.

»Am 30. August erreichte die »Polaris« ihre beträchtlichste Polhöhe in 82° 29' N. Nach mehreren Versuchen, eine höhere Breite zu erreichen, wurde sie vom Eise besetzt und wir trieben südlich, bis etwa 81° 30'. Als eine Fahrstrasse sich öffnete, dampften wir aus dem Paack und erreichten am 3. September den Hafen, in welchem »Polaris« jetzt liegt.

»Bis zur Zeit, da ich mit meiner Reisegesellschaft das Schiff verliess, waren Alle wohl und von kühnen Hoffnungen erfüllt, unsere grosse Mission zu vollbringen.

»Wir finden das Klima weit milder, als wir erwarteten. Mit Ausnahme eines Gletschers, der sich auf der Ostseite der Strasse etwa von 80° 30' so weit in ost-nordöstlicher Richtung erstreckt, als wir von den

Bergen der Polaris-Bucht sehen können, fanden wir das Land, von Cap Alexander an, auf beiden Seiten des Kennedy-Canals und der Robeson-Strasse, völlig schneefrei.

»Wir fanden das Land reich belebt von Seehunden, von Wild, von Gänsen, Enten und Moschusochsen, von Hasen, Wölfen und Füchsen, sowie von Bären und Schneehühnern, von Lemmingen u. s. w. Während wir hier in der Nähe des offenen Meeres lagerten, erlegten unsere Jäger zwei Seehunde. Unsere lange arctische Nacht begann am 13. October zur Mittagszeit; am 12. sahen wir nur noch den oberen Rand der Sonne über dem Gletscher erscheinen. Diese Depesche an den Marine-Minister beendigte ich diesen Augenblick um 8<sup>h</sup> 23<sup>m</sup> des Abends. Ich schrieb dieselbe mit Dinte in unserer Schneehütte, während draussen das Thermometer  $-7^{\circ}$  zeigte. Gestern, während des ganzen Tages, Temperatur zwischen  $-20^{\circ}$  und  $-23^{\circ}$ , d. h.  $-20^{\circ}$  bis  $-23^{\circ}$  Fahrenheit.

»Eine Abschrift dieses Dokuments wurde am 21. October 1871 in dem Steinmann auf Cap Brevoort verborgen.«

Es war fast noch dunkel, als die Reisenden am Morgen des 21. Cap Brevoort nochmals erstiegen. Oben angelangt, ward eine Steinpyramide errichtet, in deren Nähe Hall das Original des oben mitgetheilten Dokuments verbergen liess. Ein Brett, mit den tief eingeschnittenen Zeichen: 10 F-E. (10 Fuss östlich), war an der Basis der Pyramide befestigt worden, um genau die Stelle zu bezeichnen, wo das Schriftstück, in einen Kupfercylinder eingelöthet, 3 Zoll unter der Erdoberfläche begraben liegt.

Nachdem die Schlitten bepackt worden, trat man die Heimreise an. In derselben Schneehütte am Südufer der Bucht, in welcher Hall sein fünftes Lager bezogen hatte, übernachtete er auch jetzt. Am Morgen des 22. schrieb er in sein Tagebuch: »Ich beabsichtige meinen Kurs nach dem Ende der Bucht zu richten, um dort einen der hohen Berge zu besteigen und einen Einblick in das Land nach Norden zu gewinnen, denn ich möchte mich überzeugen, ob es möglich sein würde in jener Richtung zu Schlitten vorzudringen; ebenso möchte ich den Kurs meines Rückwegs festlegen und Moschusochsen jagen. Des Morgens ist mein erster Blick gewöhnlich nach dem Himmel gerichtet, um zu erfahren, ob die Sterne sichtbar sind oder wenigstens Jupiter, aber meistens ist der Himmel bezogen. Obschon ich die Polhöhe von Cap Brevoort durch Jupitershöhen in der Nähe des Meridians bereits vorgestern festlegte, wünsche ich dennoch, astronomische Breitenbestimmungen zu machen. Wir fahren nach dem Innern der Bucht, verlassen das Jungeis und gelangen zu dem hundertjährigen Eise \*), welches sich von dem einen Ufer der Bucht nach

\*) Hundertjähriges Eis, »century-old ice«, sind die Worte Hall's.

dem andern erstreckt. Um zehn Uhr des Morgens setze ich mein Stativ auf einen hundertjährigen Wall von Hummocks und visire nach allen Hauptpunkten der Umgebung. Um elf Uhr, nachdem ich mich wieder auf dem Jungeise befinde, halte ich, um das Eis zu untersuchen, über welches wir uns während der letzten zehn Minuten bewegten. Es scheint ein altes Feld zu sein, welches sich fünf Fuss über das Jungeis erhebt und gleichfalls unter dasselbe hinabreicht. Seine Oberfläche ist mit Höckern bedeckt und sieht sehr alt aus; Hans hält dasselbe für einen Gletscher.«

Kurz nach zwölf Uhr verliessen sie die Eisdecke der Bucht und drangen in eine flache Thalmulde ein, welche sich in südwestlicher Richtung erstreckte. Um 2 Uhr 57 Minuten wurde Halt gemacht, um das Schneehaus für das achte Lager zu erbauen; die zurückgelegte Entfernung betrug vierzehn Meilen, mehr als je zuvor. Aus einigen Circum-Meridianhöhen Jupiters, welche Hall am folgenden Morgen mass, ergab sich als geographische Breite des Lagers  $81^{\circ} 39'$ , die Schneehütte stand somit nahezu östlich von dem Ankerplatze der »Polaris«.

Obschon die Reisenden über völlig ebenes Terrain fuhren, war die Wegstrecke, welche am 23. zurückgelegt werden konnte, minder beträchtlich als am verflossenen Tage; sie betrug kaum über  $9\frac{1}{2}$  Meilen. Etwa eine Meile südlich der zuvor erwähnten Binnenland-Insel, wo sie die Nacht vom 12. auf den 13. October verbracht hatten, schlugen sie ihr neuntes und letztes Lager. Sie verliessen dasselbe am frühen Morgen des 24. und langten um 1 Uhr 20 Minuten des Nachmittags, nach vierzehntägiger Abwesenheit, wieder bei dem Schiffe an.

Hall, scheinbar völlig wohl, begab sich sofort nach der Kajüte; ohne sich Zeit zu nehmen, seine schwere Pelzkleidung abzulegen, trank er hastig eine Tasse heissen Kaffee. Wenige Minuten darauf empfand er heftigen Schwindel und starke Kopfschmerzen und musste dann sich erbrechen. Leider sollte diese Unpässlichkeit keine rasch vorübergehende sein, wie er anfangs gemeint: es war vielmehr der Vorbote eines Schlaganfalls, der ihn am Abend ereilte und seine linke Seite lähmte.

Langsam begann er am folgenden Tage sich zu erholen; warme Fussbäder mit Senf und kalte Compressen auf Haupt und Nacken gelegt, verschafften ihm Erleichterung. Kaum fühlte er sich etwas besser, als er die Absicht aussprach, eine neue Schlittenreise zu unternehmen.

Er hatte ebenso wenig Zeit, krank zu sein, als sich Ruhe zu gönnen. Sein rastloser Geist beschäftigte sich mit den geringfügigsten Kleinigkeiten; stets fragte er aufs neue, ob die Instructionen, die er zurückgelassen hatte, auch in allen Stücken befolgt worden seien.

Sie waren befolgt worden, diese Instructionen und Alles befand sich in bester Ordnung. Die Räume waren in Stand gèsetzt, wie er es gewünscht hatte, der Proviant in Sicherheit gebracht, das Schiff mit einer dicken Schneemauer umgeben worden, zur Abwehr der Kälte. Die Leute hatten jede Stunde der kurzen Tage benutzt; nach dem 16. October, nachdem uns die Sonne zum letzten Male beschienen, hatten sie zur Zeit des schwachen Zwieliichts rege gearbeitet, um die Befehle gewissenhaft zu vollziehen.

Vorübergehend stellten sich bei Hall bedenkliche Geistesstörungen ein, die zuweilen in leichte Tobsucht ausarteten. Er glaubte, man trachte ihm nach dem Leben, man wolle ihn erdolchen, vergiften oder erschliessen. Am vierten November befand er sich auf dem Wege der Besserung, doch sein Geist war häufig noch verdunkelt. Gegen alle Warnung ass er grosse Mengen gekochten Seehundsfleisches und trank mehr Rothwein, als für seinen Zustand gut war. Am sechsten liess er sich nicht abhalten, das Bett zu verlassen, in der Kajüte umherzugehen und den Versuch zu machen, die Resultate seiner Schlittenreise zu dictiren. Am folgenden Tage ereilte ihn ein zweiter Anfall, welcher ihn am frühen Morgen des achten, um 3 Uhr 25 Minuten, dahinraffte.

So hatte denn dieses ungestüme Herz aufgehört zu schlagen, ehe es die grossen Pläne zur Ausführung gebracht, welche in ihm gekeimt; die ehernen Würfel des Schicksals waren gefallen, als der erste Erfolg kaum noch errungen war.

Während wir den Todten ankleideten, ward im Maschinenraum der Sarg gezimmert. Traurig und hohl klangen die Hammerschläge durch die lautlose Stille der arctischen Nacht. Bei jedem der Schläge erhob Hanne ein heftiges Schluchzen. Sie und ihr Gatte und Pannik, die Kleine, hatten den besten der Freunde verloren; ihnen war der Verstorbene mehr als ein Vater gewesen.

Gegen neun Uhr wurde der schmucklose Schrein nach der Kajüte gebracht; in ihn betteten wir die Leiche und bedeckten sie dann mit zwei Flaggen. Ringsum versammelt stand schweren Herzens die Besatzung, um einen letzten Blick auf die Züge des Todten zu werfen.

Drüben, am Lande, wurde ein Grab geschaufelt; das Erdreich war felsenhart und es hielt schwer, eine Stelle zu finden, wo der Sarg sich versenken liess. Etwa eine Viertelmeile südlich vom Observatorium ward eine Stätte gewählt. Vier Stunden lang gruben die Leute, ohne weiter als sechs Zoll in den gefrorenen Boden zu dringen, mit Mühe stellten sie am folgenden Tage ein Grab her von zwei Fuss Tiefe.

Um elf Uhr, am Morgen des 10. November, bewegte sich der Leichenzug vom Schiffe nach dem Lande. An Bord wurde die Glocke geläutet.

Laut begannen die Hunde bei ihrem Klange zu heulen. Der Sarg, mit einer Flagge bedeckt, die des heftigen Windes wegen festgebunden wurde, ruhte auf einem niedrigen Hundeschlitten, von der Mannschaft gezogen. Rechts und links schritten Leute mit Laternen, die Offiziere hinterher.

Beim Grabe angelangt, konnte nur ein kurzes Gebet gesprochen werden, denn eisig wehte jetzt der Sturm und wirbelte dichte Schneeschleier empor, die den Schein der Windlichter verdunkelten.

Der Sarg wurde eingesenkt. — Jeder warf eine Hand voll gefrorener Erde darauf.

«Ognuna in giù tenea volta la faccia :  
Da bocca il freddo, e dagli occhi il cor tristo  
Tra lor testimonianza si procaccia.»

(Inferno.)

