

SIEBZEHNTES KAPITEL.

Nach Süden.

Abschied von Polaris-Bay. — Karl Polaris. — Die Lage des Eises. — Besetzt. — Protobathybius. — Vorbereitungen zur Ueberwinterung im Packeise. — Analyse der Trift. — Eine Schreckensnacht.

Das offene Meer war jetzt nur noch acht bis zehn Meilen von dem Schiffe entfernt. Durch Refraction gehoben, erschien der dunkle Wasserspiegel oft mehrere Bogengrade hoch über dem Horizont; die kleineren Waken reckten sich empor gleich drohenden Tromben und nahmen als Luftbilder allerlei seltsame Gestalten an.

Unser Aufenthalt in der Polaris-Bay liess sich nur noch nach Stunden zählen. Neben dem unvermeidlichen Ungemach, das wir erduldet, hatten wir viele schöne Tage verlebt an diesem entlegenen Orte: Tage beglückender Arbeit und des reinsten Naturgenusses; Tage, die zum grossen Theil nur dem Namen nach solche waren, denn ihr Anfang und Ende wurde nicht mehr durch den Aufgang der Sonne und deren Sinken bezeichnet, sondern nur durch den todten Schlag des Pendels und den Stand der Gestirne. Wir hatten eine Nacht von längerer Dauer durchlebt, als vor uns je andere Menschen. Länger als vier Monate hatten wir die Sonne alsdann beständig über dem Horizont erblickt; hatten gesehen, wie die Eule zur Mittagszeit nach Beute suchte, und um Mitternacht dem melodischen Zwitschern der Schnee-Ammern gelauscht.

Jetzt, wo es galt, den Bug des Schiffes nach Süden zu wenden, erblassten die Erinnerungen an die Stunden des Missgeschicks; in leuchtenden Farben traten uns die angenehm durchlebten Zeiten vor die Seele und machten den Abschied schwer. Das kleine Observatorium, dessen bekannte Umrisse sich über die Ebene erhoben, die wir zu allen Stunden des Tages und der Nacht durchwandert hatten, wirkte als gewaltiger

Magnet. Der scheidende Blick fiel auf ein frisches Grab, welches fortan Niemand mehr mit Blumen schmücken sollte.

Doch wir kehrten mit der gleichen Seelenzahl heim, mit der wir die Reise angetreten hatten. Am Morgen des 12. August genas Frau Merkut eines Knaben, welcher als Erinnerung an die Expedition den Namen Karl Polaris erhielt.

Im Vollgenusse seiner Vaterfreude bestieg Hans kurz darauf die Höhe bei Cap Lupton und kehrte mit der Meldung an Bord zurück, dass das Eis mehr und mehr auseinanderweiche. Buddington und Tyson bestätigten diese Nachricht. Ohne Säumen wurden die überlebenden einundzwanzig Hunde eingeschifft, die Boote klar gemacht und die übrigen Vorbereitungen zur Abfahrt getroffen. Die beiden Anker lagen noch immer unter schweren Eismassen begraben und mussten deshalb zurückgelassen werden.



Karl-Ritter-Bucht.

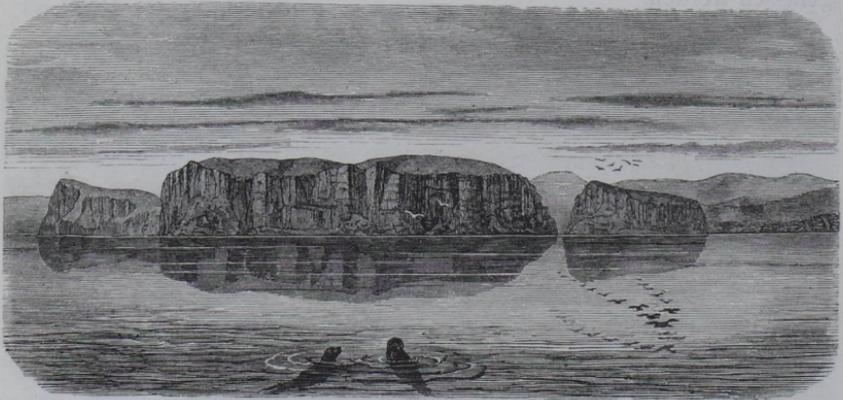
Um 4 Uhr 30 Minuten des Nachmittags dampften wir aus der Bucht. Als das Schiff seine erste Wendung entwickelte, sprang der treueste unserer Neufundländer über Bord und rannte in langen Sätzen dem Ufer zu. Wir mussten das gute Thier seinem Schicksal überlassen; denn ohne das Schiff zu gefährden, wäre es nicht möglich gewesen anzuhalten, und ein Boot auszusetzen. Alle Rufe und Lockungen blieben erfolglos.

Das Eis war schwer und lag dicht gepackt; in vielfach gewundenen Kursen strebten wir dem offenen Wasser zu. Kurz nach Mitternacht erreichten wir den Eingang des Petermann-Fjords. Rückwärts blickend, gewahrte man Cap Union als den nördlichsten sichtbaren Punkt der Küste Grinnell-Lands. Die flachen Ufer der Polaris-Bay waren unter den Horizont gesunken. Gleich einem Helgoland erhob sich die so-

nannte Binnenland-Insel als blaue Silhouette über die Ebene zwischen Polaris-Promontory und den Höhenzügen im Süden. Das Hochland nördlich von Polaris-Bay erschien als Insel-Massiv.

Inzwischen hatte das Eis sich wieder geschlossen. Erst um 5 Uhr am Morgen des 13. wurde das offene Wasser erreicht. Von einer frischen Brise begünstigt, setzten wir jedes dienliche Segel und fuhren mit voller Dampfkraft nach Süden. Eine Stunde später flaute der Wind; es fielen dichte Nebel ein, und um 9 Uhr stiessen wir auf undurchdringliche Packeismassen und mussten an einem Eisfelde festmachen.

Das Schiff folgte der allgemeinen Bewegung des Eises und trieb langsam südwärts. In dem Parallel der Hans-Insel wurde die Mittagbreite zu $80^{\circ} 48' N.$ bestimmt; die Länge betrug $68^{\circ} 38' W.$; im Westen öffnete sich die Karl-Ritter-Bucht.



Die Franklin-Insel.

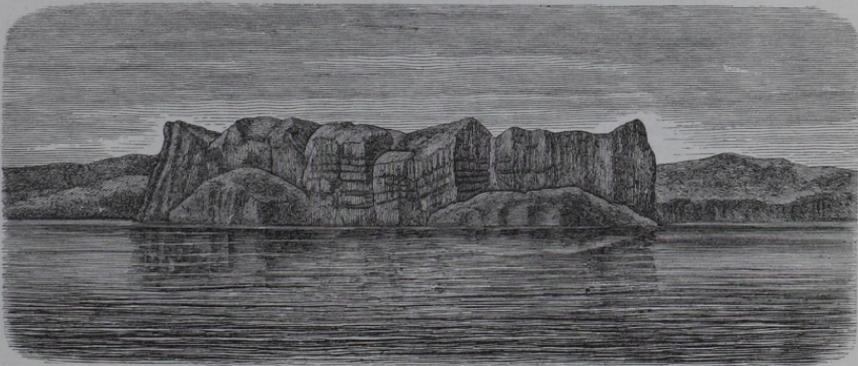
Um 11 Uhr wichen die Schollen etwas auseinander. Im Laufe einer Stunde konnten wir eine einzige Meile vordringen und mussten darauf abermals festmachen. Der Morgen des 14. verging mit mehreren erfolglosen Versuchen, das Eis zu durchbrechen; gegen Mittag öffnete sich jedoch eine schmale Fahrstrasse, der wir bis zur Franklin-Insel ungehindert folgen konnten. Wir passirten dieses Eiland in einer Entfernung von ungefähr 3 Meilen. Bei dessen Südwestspitze angelangt, sichteten wir Cap Constitution als jäh vorspringenden Massenbau der John-Brown-Küste. Gleichzeitig kam eine Steinlawine dicht vor uns nieder; die nahen Klippen waren in graue Staubwolken gehüllt, unter der Wucht der fallenden Trümmer schäumte das Meer und spritzte seinen Gischt hoch empor an die Wände.

In einer leicht geschwungenen Curve näherten wir uns jetzt der

Crozier-Insel. Diese sowohl als Franklin bestehen aus ähnlichen gebänderten Kalkmassen wie die Wände des Petermann-Fjörds. Ihre Höhe mag etwa 300 Fuss betragen. Wie es scheint, ist auch die ganze John-Brown-Küste aus der gleichen Gesteinsart aufgebaut.

Kurz vor 11 Uhr des Nachts geriethen wir in dichte Packeis Massen und mussten bald darauf an einem Felde festmachen. Eine Meridian-Höhe der Mitternachtsonne ergab $80^{\circ} 02' N.$ als Breite des Schiffsortes. Die Felder und Schollen schlossen sich dichter und dichter. Von dem Kräheneste aus konnte man im Süden und Westen offene Waken erblicken, allein zu erreichen waren dieselben nicht — das Fahrzeug lag wie festgebannt.

Erst gegen Mittag des 15. wich das Eis etwas auseinander. Wir dampften unter Schwierigkeiten einige Meilen nach Westen und mussten



Die Crozier-Insel.

darauf abermals anlegen. Am 16. wurden verschiedene Versuche gemacht, nach dem offenen Wasser zu gelangen: doch sie waren alle vergebens. Die Mittagsbreite des Schiffsortes betrug $79^{\circ} 59' N.$ Ein leichter östlicher Wind öffnete in der Nähe des Fahrzeugs eine kleine Wake, welche vier Narwale als Tummelplatz diente. Mit der schweren Hippopotamus-Büchse bewaffnet, schlich Chester auf den Anstand; aber die Thiere kamen nicht wieder zum Vorschein, nachdem der Jäger Posten gefasst hatte. Nach unserer Erfahrung ist dies westlich von Grönland die nördlichste Grenze des Verbreitungsbezirks des Narwals.

Während der Nacht traten heftige Eispressungen ein, die am 17. so unangenehm wurden, dass wir abermals alle Vorbereitungen trafen das Schiff zu verlassen. Dieses hing beträchtlich nach Backbord über; die Neigung betrug zuweilen 30 Grade. Die stärkste Pressung erfolgte um 10 Uhr des Abends; während das Eis ungestüm nach Norden drängte,

war im Süden, nicht mehr als etwa acht bis zehn Meilen von dem Schiffe entfernt, eine breite Fahrstrasse sichtbar, welche sich nach dem Hayes-Sunde zog.

Die Breite des Schiffsortes betrug am Mittag des 18. August $79^{\circ} 44' .5$. Das Fahrzeug war somit im Laufe der beiden letzten Tage mit einer mittleren Geschwindigkeit von $7\frac{1}{4}$ Meilen nach Süden getrieben. Das offene Wasser war inzwischen wieder verschwunden.

Am 19. war es der bedeckten Luft wegen nicht möglich, eine astronomische Ortsbestimmung zu machen; dagegen gelang es uns, einige Lothungen auszuführen, deren Resultate zwischen 90 und 95 Faden schwankten. Der Grund bestand aus grauem Kalkschlamm. Da die Brooke'schen



Zum letzten Mal unter Segel.

Sondirungsapparate in der Newmans-Bay zurückgeblieben waren, mussten wir uns jetzt eines gewöhnlichen dreissigpfündigen Handlothes bedienen, welches eine Armatur aus Seife trug. Hierdurch erhielten wir wohl minder grosse Grundproben, als wenn wir das Senkblei mit Talg beschmiert hätten; allein der zu Tage geförderte Schlamm liess sich mit Seewasser leicht reinigen, was bei der Anwendung einer fettigen Armatur nicht möglich gewesen wäre.

Dieser Schlamm besass eine solche Zähigkeit, dass er an dem elfenbeinernen Papiermesser, welches zum Abstreichen der Armatur diente, theilweise haften blieb. Unter das Mikroskop gebracht, und bei schwacher Vergrösserung, ohne Deckglas betrachtet, erschien er als durchsichtige gelblichgraue Masse von geringem Licht-Brechungsvermögen,

an welcher zahlreiche opake, flockenartige Gebilde hingen, wie sie ähnlich in dem Seewasser suspendirt waren, welches das Object umgab. Bei etwa achthundertfacher Vergrößerung entpuppte sich die gelblich-graue Grundmasse als eine netzförmig ausgebreitete Eiweiss-Substanz; die dunkeln flockenartigen Gebilde als Kalkpartikelchen, welche auf Zusatz eines Tropfens Säure unter Gasentwicklung verschwanden. Die Hauptmasse des Schlammes bestand nicht aus Kalk, sondern aus einem Eiweisskörper, welcher durch Zusatz von Carmin sich intensiv roth, durch Jod und Salpetersäure aber gelb färbte.

Nachdem dieses festgestellt war, kam es darauf an, grössere Grundproben zu erhalten, als mit dem armirten Senkblei sich heben liessen. Die Anwendung des Schleppnetzes wurde durch die dichte Lage des Eises vereitelt. Wir bedienten uns daher einer der Marcott'schen Wasserflaschen, welche, mit einem dreissigpfündigen Lothe verbunden, rasch auf den Grund hinabgelassen wurde. Auf diese Weise erhielten wir zu wiederholten Malen bei jedem Zuge so viel Schlamm, als ein mässiger Esslöffel zu fassen vermochte.

Dieser Schlamm besass die gleichen Eigenschaften, wie der mit dem Senkblei zu Tage geförderte. In einem hohl geschliffenen Object-Träger unter das Mikroskop gebracht und einige Zeit der Ruhe überlassen, führten die eiweissartigen Massen unverkennbare amöboide Bewegungen aus und nahmen von den Kalkkörnchen, sowie Carmin-Theilchen auf, die in dem Wasser suspendirt waren.

Wir hatten es hier ohne Zweifel mit einem Wesen der einfachsten Art zu thun: mit lebenden Protoplasma-Klumpen, minder differenzirt als *Bathybius Haeckeli*, jener Tiefsee-Schlamm, der von den Engländern im Jahre 1857 im nördlichen Theile des Atlantischen Meeres entdeckt wurde. Während *Bathybius* bereits kalkige Einlagerungen enthält, war von ähnlichen Ausscheidungen hier keine Spur zu finden. Die ganze Masse bestand ausschliesslich aus Protoplasma, welches eine bisher unbekannte *Bathybius*-Form ohne *Coccolithen* darstellt, — vielleicht den Stammvater des *Bathybius*. Deshalb wurde dieses Wesen *Protopathybius* genannt.

Im Laufe des folgenden Tages, des 20. August, hatten wir unter der Zudringlichkeit des Eises viel zu leiden; allein wir fanden dennoch Gelegenheit, mit Hilfe der Marcott'schen Flasche weitere Grundproben zu erhalten, die ähnliche Resultate lieferten, wie die zuvor gehobenen. Um Mittag befand sich das Schiff auf 79° 42' nördlicher Breite. Eine Grundprobe, welche kurz vor Mitternacht heraufgeholt wurde, bestand grösstentheils aus Kalkschlamm, in welchem Protoplasma-Massen nur spärlich zerstreut waren. Es war dies überhaupt das letzte Mal, dass wir den

Protobathybius fanden. Die gemessenen Tiefen schwankten zwischen 90 und 94 Faden.

Ein Leck des kleinen Dampfkessels, welches am 21. entdeckt wurde, trug nicht wenig dazu bei, die Misslichkeit unserer Lage zu vermehren. Um den entstandenen Schaden auszubessern, waren die Maschinisten genöthigt, die Feuer herauszuziehen. Während des Tages wurden daher die Deckpumpen gearbeitet. Es zeigte sich, dass der Zustand des Schiffes sich verschlimmert hatte; durch das Anrennen gegen die Hummocks und Schollen war das Leck grösser geworden. Des Mittags betrug die geographische Breite des Schiffsortes $79^{\circ} 39' N.$, die Trift für die vergangenen 24 Stunden daher 3 Meilen. Um 10 Uhr des Abends erfolgten starke Pressungen, welche das Fahrzeug bedeutend über Backbord neigten.

Eine steife Brise aus Südwesten versetzte am 22. das Eis in Stauung, so dass dessen Bewegung fast aufhörte. Die Winkel, welche das Schiff mit mehreren hervorragenden Punkten der Küste Grinnell-Lands bildete, blieben während des ganzen Tages unverändert. Am Mittag des 23. wurde die Breite zu $79^{\circ} 37' N.$ bestimmt; die tägliche Geschwindigkeit der Trift war somit auf eine einzige Meile gesunken.

Unter der Wirkung eines leichten Nordwindes begann am Morgen des 24. das Eis etwas auseinanderzuweichen. Es wurde rasch Dampf aufgemacht, allein ehe die Maschine in Gang gesetzt werden konnte, waren wir wieder dicht umringt und litten unter der Wucht unangenehmer Pressungen.

Während des 25. war das Fahrzeug hoffnungslos besetzt. Erst am Morgen des folgenden Tages wich das Eis auseinander. Zwischen 8 und 9 Uhr wurde Dampf aufgemacht und die Maschine alsdann in Gang gesetzt. Die Dicke des Jungeises wechselte zwischen 1 und 2 Zoll. Mit Mühe bewegten wir uns langsam nach Westen, dann in derselben Linie wieder zurück nach dem Orte, wo wir zuvor gelegen hatten, und darauf eine halbe Kabellänge nach Norden, wo eine Wake geöffnet war, die nach der Küste führte. Das Eis wurde schwerer und spottete allen unseren Anstrengungen. Die Ecke einer grossen Scholle fing sich in der Schraube und verbog einen ihrer Flügel; gegen 12 Uhr sahen wir die Fruchtlosigkeit unserer Bemühungen ein und machten fest. Im Westen, in einer Entfernung von kaum zwei Meilen, erglänzte das offene Wasser, aber erreichen konnten wir dasselbe nicht. Aus einer Anzahl von Circum-meridian-Höhen der Sonne ergab sich die Breite von $79^{\circ} 36.5' N.$ Von dem Mastkorbe aus konnte man undeutlich die gewaltigen Abstürze des Humboldt-Gletschers erkennen; davor lag eine Reihe hoher Eisberge, welche sich über die halbe Breite des Smith-Sundes erstreckte.

Die Pressungen erfolgten am 27. wieder mit solcher Wucht, dass wir abermals Anstalten trafen, das Fahrzeug zu verlassen. Erst am folgenden Tage liess das Drängen nach; das Eis öffnete und schloss sich abwechselnd, ohne uns jedoch zu gestatten, auch nur eine halbe Schiffslänge nach der einen oder der anderen Richtung vorzudringen. Des Mittags betrug die Breite $79^{\circ}35'47''$ N.; das Schiff hatte somit im Laufe der letzten 14 Stunden seine Polhöhe kaum um $\frac{3}{4}$ Meilen geändert.

Das Landwasser, welches sich längs der Küste Grinnell-Lands hinzog, war am Abend des 29. höchstens drei Meilen von dem Schiffe entfernt und erstreckte sich weiter nach Süden, als je zuvor. Ein energischer Versuch, die Passage mit Dampf zu forciren, brachte uns im Laufe von sieben Stunden kaum fünfzig Schritte vorwärts. Um 6 Uhr des folgenden Morgens wurden daher die Feuer gedeckt, denn der stark auf die Neige gehende Vorrath an Kohlen durfte nicht weiter vermindert werden. Gestalteten die Verhältnisse sich nicht besonders günstig, so stand uns eine Ueberwinterung im Pack bevor. Die Sonne hatte aufgehört circumpolar zu sein, und die Dicke des Jungeises wuchs von Tag zu Tag. Wir setzten jetzt unsere ganze Hoffnung in einen Sturm aus Norden oder in die bevorstehende Springflut.

Diese erfolgte am 4. September, ihre Wirkung aber blieb aus. Wenn der Zustand des Eises sich überhaupt geändert hatte, so war diese Aenderung nicht zu unsern Gunsten ausgefallen. Ueber See und Land hingen während des ganzen Tages dichte Nebel, die jede Fernsicht vereitelten. Als die grauen Dünste zerstoben, konnte man gewahren, dass in der Nähe des Schiffes das Eis weit dichter lag als zuvor; sogar das Landwasser an der nahen Küste war verschwunden. Erst am 8. entstanden im Osten zwei kleine Waken von kaum einer halben Meile Ausdehnung; gleichzeitig aber war das Jungeis so stark geworden, dass man festen Tritts darüber hinschreiten konnte. — Unser Schicksal war somit besiegelt; wir gingen einer Zukunft entgegen, deren bester Seite sich nicht viel Gutes abgewinnen liess. Mit dem stark beschädigten Schiffe einen Hafen der civilisirten Welt zu erreichen, durften wir nimmermehr hoffen, denn die Kohlen an Bord genügten höchstens noch zu einer dreitägigen Fahrt. Im günstigsten Falle konnten wir von dem Eise irgendwo gegen die Küste getrieben, dort festgehalten werden und kommenden Sommer unser Heil in den Booten suchen. Die Wahrscheinlichkeit jedoch, unser Fahrzeug vorher schon preisgeben zu müssen, war die grössere. Da die Zukunft mehr trübe Schatten als heitere Lichtblicke versprach, so wollten wir die Tage wenigstens, die uns an Bord der «Polaris» noch blieben, in allem Comfort verleben, den das Schiff zu bieten vermochte.

Wie Jahrs zuvor wurden also auch jetzt die Vorkehrungen zu einer regelrechten Ueberwinterung getroffen. Zwei der vorderen Backbord-Cabinen wurden vergrössert, die nach aussen sich öffnenden Thüren der Kajüte verstellt und dafür ein neuer Eingang geschaffen, welcher in einen der bedeckten Seitengänge mündete. Die untere Kajüte, das ehemalige Lokal der geologischen Gesellschaft, sollte als Kambüse und Speisesaal dienen. Bewohnbar konnte dieselbe nicht mehr gemacht werden, denn die einzelnen Querwände und Verschalungen der Kojen waren verbrannt worden und an Holz herrschte augenblicklich kein Ueberfluss. Wer in seiner eigenen Cabine die Temperatur zu niedrig fand, schlug seine Schlafstätte in der oberen Kajüte auf, deren Bevölkerung dadurch den höchsten Grad ihrer Dichtigkeit erlangte. Die Kambüse auf Deck wurde wieder in ein Eishaus verwandelt; das alte Zeltdach aber zur Abhaltung der Winde und des Schnees konnte diesmal leider nicht über das Schiff gespannt werden, denn die Unsicherheit unserer Lage verlangte einen unbehinderten Ausguck.

Auf der stärksten Stelle eines Eisfeldes, welches in der Nähe des Fahrzeugs zwischen den Schollen und Hummocks festlag, errichtete man aus Spieren und Segeln einen Bau, — halb Zelt, halb Hütte — welcher zur Aufnahme der Besatzung genügend Raum bot. Stiess dem Schiffe nun ein Unfall zu, so winkte uns dort wenigstens ein Obdach. Der Boden der Hütte wurde mit Brettern und Segeltuch belegt; an der Windseite thürmte man Fässer und Kisten auf, welche Lebensmittel enthielten.

Auch auf Deck wurde Proviant in Bereitschaft gesetzt; ebenso Kohlen, Munition und Waffen, sowie Kleidungsstücke. Die beiden übrig gebliebenen Walbote, die seither auf dem Hause gestanden, wurden heruntergeholt und an die vorderen Davits befestigt.

In letzter Zeit hatte der tägliche Verbrauch an Kohlen sich auf neun Centner gesteigert; mitunter bedurfte man deren sogar über zehn, um die Pumpen lenz zu halten. Da unsere Sicherheit in nicht geringem Grade von den Kohlen abhängig war, mussten diese mit aller Sparsamkeit verwaltet werden. Man machte daher abermals eine Reihe von Versuchen, das Leck zu stopfen. Zunächst wurde das Eis von dem Bug des Schiffes entfernt; darauf zog man unter den Vordersteven ein Segel, holte dasselbe nach oben straff und füllte den Raum zwischen der Leinwand und den Planken mit Werg und Kohlenasche. Später wurde Wasser darüber gepumpt. Es geschah dies in der Hoffnung, die so entstehende Eistrinde werde die Wunde schliessen. Das Resultat entsprach aber nicht den Erwartungen, die man daran gesetzt hatte. Der Versuch, die hintere Querwand des Unterkabelgats durch Kalfatern dicht zu machen und das aufgestaute Wasser alsdann dem Gefrieren zu überlassen, schlug gleichfalls

fehl. Dagegen gelang es Herrn Schumann, einen kleinen, bisher unbenutzten Dampfkessel zu verwerthen, wodurch der tägliche Kohlenbedarf auf drei bis vier Centner beschränkt ward.

Das Schiff fuhr fort, den Bewegungen des Eises zu folgen, bald ungefährdet, bald von Pressungen bedroht. Der September ging zu Ende, der October nahte und die Nächte wurden länger. Die Vögel verschwanden. Während der ersten Tage des September hatten wir noch Flüge



Die Zufluchtschütte.

von Steinwälzern gesehen, die nach Süden zogen; ebenso Schwärme von Eiderenten, Lummen und Teisten. Am 3. October zeigten sich die letzten Vertreter der Ornis: eine Eiderente und eine überaus grosse Schnee-Eule.

Chester hatte seinen Anfall von Skorbut längst überstanden; nun wurde Meyer von diesem Uebel heimgesucht und litt etwa 14 Tage darunter. Glücklicher Weise besaßen wir jetzt frisches Fleisch im Ueberfluss, was dem Kranken sehr zu statten kam. Es war freilich nur Robben-

fleisch, allein wir hatten uns an dessen Genuss gewöhnt und die anti-skorbutische Wirkung der schwarzen, blutreichen Steaks schätzen gelernt. Ihr Geschmack ist durchaus nicht so unangenehm, wie man vermuthen möchte, vorausgesetzt, dass man vor dem Kochen die grösseren Fettmassen entferne. Der frische Speck aber, namentlich wenn in gefrorenem Zustande mit Schiffszwieback genossen, erinnert an Butter und ist jener Oleo-Margarin-Butter, welche den Markt gegenwärtig überschwemmt, bei Weitem vorzuziehen.



Toujours perdrix!

Während der letzten Woche des September hatten die Eingeborenen dreizehn Seehunde erlegt — ein Umstand von hoher Bedeutung. Denn diese Thiere versorgten uns nicht nur mit Speise und Fellen, die uns als Kleidung dienten, sondern auch mit Oel, dessen wir zur Erleuchtung der Räume dringend bedurften. Wenn die Jäger an den Rändern der kleinen Waken auf die emportauchenden Thiere lauerten, wurden ihre Bewegungen von Bord aus gewöhnlich mit dem Fernrohre beobachtet. Hatte ein Schuss getroffen, so wurde schleunigst ein Schlitten abgesandt, um die Beute zu sichern.

Je mehr das Schiff der Küste Grönlands sich näherte, desto zahlreicher und verwegener wurden die Bären. Hinter einer Reihe Hummocks hatte Joseph eine kleine Schutzmauer aus Schneeböcken aufgeführt, welche am 7. von einem dieser Thiere eingerissen wurde, welches dem Jäger bis in die unmittelbare Nähe des Schiffes folgte. Zwei Tage später machten einige der Leute auf ein mächtiges Thier Jagd, ohne ihm jedoch mehr als einen Streifschuss beizubringen, der nicht tödtlich wirkte; und während der Nacht vom 12. auf den 13. umschnoberte eine Bärin mit zwei ihrer Jungen das Fahrzeug und wurde von den Hunden verscheucht.

Unter den Hanseaten, wo es immer ziemlich lebhaft zuging, seit klein Suschen aufgehört hatte das Nesthäkchen zu sein, herrschte jetzt eine gewaltige Aufregung. Frau Merkut's Geburtsstätte kam wieder in Sicht, wie damals, als wir vor etwas mehr als Jahresfrist nördlich dampften. Und sie stand stundenlang auf dem Verdeck und blickte hinüber nach der öden Küste, um vielleicht einen ihrer Stammesgenossen zu erspähen, Das arme Weib war von Heimweh erfüllt, in ihren Augen war es deutlich zu lesen. Einmal, als unsere schwimmende Eisinsel dem Lande auf zwei Meilen nahe kam, wollte sie sogar ihre Verwandten besuchen, um ihnen den kleinen Karl Polaris zu zeigen. Dieser lag gewöhnlich splitternackt in der Kapuze seiner Mutter und wuchs und gedieh, dass es eine Freude war. Die Bläue seiner Iris war bereits eine Woche nach der Geburt in ein tiefes Braun übergegangen; die anfangs röthliche Hautfarbe hell brünett geworden; der dichte Flaum von Wollhaaren um Gesicht, Schultern und Rücken theilweise abgelegt.

Ich habe es bisher unterlassen, die Trift des Schiffes genauer zu schildern, um den ganzen Vorgang hier im Zusammenhang darzustellen. Eine kurze Analyse führt zu den folgenden Ergebnissen.

Von Mitternacht des 14. August bis zum Abend des 18., zwischen lat. $80^{\circ} 2'$ und $79^{\circ} 44'$, war die mittlere Strömungsrichtung nahezu SW. oder genauer S 42° W. Zwischen dem 14. und 16. herrschte entweder völlige Stille oder es wehte sanft aus NE., SW. und S.; wahrscheinlich jedoch nicht mit genügender Kraft, um die Trift zu beeinflussen, deren Geschwindigkeit während der beiden ersten Tage 5 Meilen betrug. Während der folgenden 48 Stunden sank dieselbe auf 1 Meile und erhob sich alsdann zwischen dem 17. und 18. wieder auf 14.4 Meilen: das absolute Maximum der Trift-Geschwindigkeit während der ganzen Periode. Wahrscheinlich kommt diese hohe Geschwindigkeit theilweise auf Rechnung einer frischen nördlichen Brise, die während 48 Stunden fast unausgesetzt wehte; theilweise auf den Einfluss der Springflut, welche dem Vollmonde des 18. ($8^h 53^{m2}$) folgte. Wenigstens machten wir stets

die Wahrnehmung — namentlich zur Zeit der Springflut —, dass die aus Norden kommende Flutströmung stärker war als die Strömung der nach Norden laufenden Ebbe.

Eine Anzahl Sonnenhöhen, am Abend des 18. August im ersten Vertical gemessen, ergaben um 6 Uhr als Position des Schiffsortes lat. $79^{\circ} 41' N.$, long. $70^{\circ} 19' W.$ Jetzt trat eine plötzliche Aenderung in der Richtung ein. Dieselbe wurde und blieb während der folgenden 48 Stunden ohngefähr $W. 17^{\circ} N.$, und die mittlere Geschwindigkeit sank auf 2.3 Meilen.

Zwischen dem Mittag des 20. und dem Mittag des 21. erlitt die Richtung abermals eine Aenderung. Sie wurde nahezu SE. und die Geschwindigkeit vergrösserte sich etwas, während leichte nördliche Brisen wehten.

Ein abermaliger Wechsel fand zwischen dem 21. und 23. statt; die Richtung wurde E. $9^{\circ} S.$ und die Geschwindigkeit stieg von 3 auf 6.5 Meilen, während die resultirende Richtung des Windes mit der Resultante der Strömungsrichtung fast einen rechten Winkel bildete.

Während die Strömungsgeschwindigkeit seither nie weniger als eine Meile im Laufe von 24 Stunden betragen hatte, sank dieselbe zwischen dem 23. August und dem 6. September etwa auf $\frac{1}{2}$ Meile. Die Winde während dieser Zeit waren durchgängig leicht; nur zwei Mal wehte es frisch aus SW. Die totale Breitendifferenz der Schiffsorte während dieser 14 Tage beträgt nicht über 5 Meilen. Während der ganzen Zeit war die Strömungsgeschwindigkeit eine überaus wechselnde und scheinbar unabhängig von den Winden.

Diese Eigenthümlichkeit der Trift dürfte wohl am ungezwungensten durch die Interferenz zweier Flutwellen erklärt werden, wovon die eine sich von Norden nach Süden, die andere von Süden nach Norden fortpflanzt.

In einem der vorhergehenden Kapitel wurde erläutert, dass die Flutwelle der Polaris-Bay von Norden kommt. Diejenige von Rensselaer-Harbor dagegen läuft von Süden nach Norden. Diese beiden Wellen müssen nothwendigerweise an irgend einer Stelle zwischen jenen beiden Orten zusammen treffen. Wahrscheinlich geschieht dies zwischen lat. $79^{\circ} 30'$ und $79^{\circ} 37'$; die Analyse der Schiffskurse während der in Rede stehenden Periode würde mit einem hohen Grade von Bestimmtheit darauf hindeuten.

Zwischen dem 6. und 8. September nahm die Trift wieder einen bestimmteren Character an. Die mittlere Richtung wurde $W. 10^{\circ} S.$, die Geschwindigkeit 2.5 Meilen und blieb während der folgenden 14 Tage nahezu die gleiche, obschon die Richtung fast eine südwestliche wurde.

Die Winde während dieser Periode waren durchschnittlich leicht und wehten aus den nördlichen Quadranten.

Zwischen dem 8. September und 2. October war die Richtung fast meridional; die Geschwindigkeit sank von 2.5 auf 1.5 Meilen, und erreichte zwischen dem 21. September und 2. October sogar ein Minimum von 1 Meile.

Von nun ab näherte sich das Schiff mehr und mehr der grönländischen Küste; zwischen dem 8. und 13. October folgte dasselbe nahezu deren Verlauf; die Geschwindigkeit stieg auf 8.5 Meilen, wahrscheinlich beschleunigt durch die nordöstlichen Winde. Die letzte astronomische Breitenbestimmung, am Mittag des 12. ausgeführt, versetzte das Schiff in lat. $78^{\circ}28'N$. Zur weiteren Festlegung der Kurse mangelt es an positiven Daten. Wir bemerkten nicht ohne Unruhe, dass wir am 14. October immer mehr nach Südwesten zu treiben begannen. Verliess das Schiff den Smith-Sund, dessen Eingang wir uns jetzt bis auf wenige Meilen genähert hatten, so musste die Gefahr unserer Lage zunehmen; denn zwischen den Eisbergen des »North-water« umherzutreiben, war fast gleichbedeutend mit sicherm Verderben. Im Eise entstand Bewegung, wahrscheinlich durch südlichen Seegang hervorgerufen; das Feld, an welchem das Schiff festlag, begann langsam zu kreisen und drehte sich durch die ganze Compass-Runde.

Am 15., um 5 Uhr in der Frühe, erhob sich eine steife Brise aus Südosten, mit heftigem Schneefall verbunden, der drei Stunden währte. Nachdem es aufgehört hatte zu schneien, erreichte der Wind eine Geschwindigkeit von vierzig Meilen und drehte sich durch Süden nach Südwesten. Der Schnee wurde in solch dichten Schleiern emporgewirbelt, dass man kaum auf die Entfernung einer halben Schiffslänge sehen konnte; oft war es unmöglich zu entscheiden, ob es wirklich schneite oder ob nur Schneetreiben stattfand. Erst im Laufe des Nachmittags liess das Unwetter nach.

Gegen sechs Uhr des Abends — Einzelne sassen bei einer Partie Whist vergnügt in der Cajüte — wurde plötzlich die Meldung gemacht, das Eis am Stern des Schiffes sei im Auseinanderweichen begriffen. Wir begaben uns Alle auf Deck und bemerkten, dass das Feld von einer etwa 40 Fuss langen Spalte durchsetzt war, die man ohne Mühe noch hätte überspringen können. Im Laufe weniger Minuten hatte ihre Breite schon um das Zehnfache zugenommen und kurz darauf trieb die ganze Eismasse, welche an der Steuerbordseite des Schiffes festgelegen hatte, mit bedeutender Geschwindigkeit nach Osten. Es war nicht schwer, sich darüber klar zu werden, dass die ganze Bewegung,

deren Richtung mit derjenigen des Windes nicht zusammenfiel, von dem einsetzenden Flutstrome herbeigeführt wurde. Wir hatten Vollmond, also Springflut und dadurch, dass die uns schützende Eismasse von der einen Seite des Schiffes weggetrieben war, gestaltete sich unsere Lage bedenklicher, als sie es seither gewesen. Plötzlich hörte das Eis auf, sich ostwärts zu drängen, und wurde ruhig. Aber dieser Stillstand dauerte nur wenige Minuten; denn alsbald kamen die Felder mit Windesschnelle wieder auf uns zu, thürmten sich bis zur Höhe der Regling empor, und nach Verlauf von wenigen Sekunden holte das Fahrzeug unter einem sehr beträchtlichen Winkel nach Backbord über.

Die Wucht der Pressungen nahm zu; die Deckplanken dröhnten und krachten und durch die klappernden Raen heulte der Sturm. Dem Befehle, die Kohlen sowie den Proviant auf das Eis zu schaffen, wurde mit fieberhafter Hast Folge geleistet. Instinktmässig ergriff dann ein Jeder, was ihm am nächsten lag, und warf es auf das grosse Eisfeld, an welchem wir festlagen und dessen scharfe Kante das Fahrzeug zu durchschneiden drohte. Das Eis gewährte unter den herrschenden Verhältnissen mehr Schutz als das Fahrzeug, denn das letztere konnte jeden Augenblick in Trümmer gehen und sinken. An Flaschenzügen wurden grössere Kisten und Fässer hinabgelassen auf die Eiskante. Dort wurden dieselben von der Mannschaft, deren grösserer Theil sich schon auf dem Eise befand, in Empfang genommen und nach der stärkeren Mitte des Feldes, in die Nähe der Nothhütte gebracht. Das Wasser im Raume stieg mit beunruhigender Geschwindigkeit und der Schnee wurde von dem zum Orkane gesteigerten Wind in dichten Fluten einhergewirbelt, so dass es oft unmöglich war, die nächste Umgebung zu erkennen. Die Lichter in den Laternen konnten nur mit Mühe brennend erhalten werden.

Plötzlich rissen mit dumpfem Klange die beiden Taue, welche uns an dem Eisfelde festgehalten hatten. Das Fahrzeug richtete sich empor und trieb mit beschleunigter Geschwindigkeit von der Scholle hinweg, auf welcher sich die Mannschaft, die Weiber und Kinder und weitaus der grösste Theil des Proviants, sowie die sämmtlichen Boote befanden.

Das Schneetreiben hörte kurze Zeit auf und der Vollmond verbreitete fast Tageshelle. »Lebewohl Polaris!« rief wehmüthig einer der Leute vom Eise her.

Das scheinbar solide Feld war in mehrere Stücke geborsten, auf welchen die Leute, laut um Hilfe schreiend, zerstreut waren. Schauerlich mischten sich ihre Rufe mit dem Geheul der Hunde, dem Rauschen des Windes und dem Getöse der Brandung, die sich zischend an den Eisklippen brach, deren gigantische Formen aus dem Dunkel der Nacht



uns jetzt gespensterhaft entgegenschimmerten. Im Laufe weniger Augenblicke waren unsere Kameraden verschwunden, der Himmel hatte sich wieder verdüstert, und das Fahrzeug wurde von dem orkanartigen Sturme auf einem wilden, aufgeregten Meere zwischen Verderben drohenden Eisbergen umhergeworfen.

Das Wasser im Schiffsraume war mittlerweile so hoch gestiegen, dass es die Feuer unter dem kleinen Dampfkessel nahezu erreichte. Wir versuchten die Deckpumpen zu arbeiten; allein alle Anstrengungen, die eingefrorenen Stangen in Bewegung zu setzen, blieben vergebens. Die Kraft der Maschine war nicht mehr genügend, den immer rascher eindringenden Fluten das Gleichgewicht zu halten. Das Fahrzeug unter unsern Füßen sank tiefer und tiefer, und wir hatten nicht ein einziges Boot übrig zu einem letzten Rettungsversuche. Nicht einmal ein Eisfeld, auf welches wir hätten flüchten können, war zu erblicken, als die Strahlen des Vollmonds durch das schwarze Gewölk sich wieder Bahn brachen. Das Meer war mit zerstreuten Trümmerhaufen bedeckt, zu klein, um einem Menschen als Zuflucht zu dienen. Und wären sie selbst grösser gewesen — was hätte es uns genützt? Ohne Boote blieben sie uns unerreichbar.

Ein zweiter Versuch, die Deckpumpen mittelst siedenden Wassers in Gang zu bringen, hatte endlich den gewünschten Erfolg. Es wurde mit beinahe übermenschlicher Anstrengung gearbeitet. Das Wasser floss nun in Strömen; allein diese gefroren, sobald sie auf Deck gelangten, und die stark vereisten Speigossen verhinderten den Abzug nach Aussen. Wir standen bis zu den Knien in dem kalten, schlüpfrigen Gemenge aus Seewasser und Eis. Doch wen kümmerte dies! Die Pumpen warfen ebenso viel Wasser, wie durch das Leck eindrang, und wir hegten die Hoffnung, das Schiff noch kurze Zeit, wenn auch nur bis Tagesanbruch zu erhalten. Da augenblicklich weniger Gefahr drohte, den Feuerraum überschwemmt zu sehen, galt es, ohne Verzug den grossen Kessel zu heizen. Wir zertrümmerten Thüren und Luckendeckel, hieben Theile der Takelage ab und Alles, nebst zwei Fässern Seehundsspeck wurde zur Nahrung der Feuer in den Maschinenraum geworfen, um so rasch als möglich Dampf zu erhalten. Nach Verlauf einiger Stunden hatten wir die grosse Genugthuung, das rhythmische Klappern des Dampfwerks zu vernehmen und die Pumpen speien zu hören.

Vorerst waren wir gerettet, aber unser karger Kohlenvorrath konnte nur noch kurze Zeit ausreichen. Die Mondscheibe trat leuchtend hinter den rasch dahinjagenden Wolkenmassen hervor und liess uns die dunkeln Umrisse einer nahen Küste erblicken. — Wo wir uns befanden, wussten wir nicht. Der Sturm hatte aufgehört; leise plätschernd und murmelnd

machte das ruhiger gewordene Meer seinem rasch verrauchenden Unmüthe Luft. Wir legten uns abwechselnd nieder, um von unserer Erschöpfung auszuruhen.

Als die Musterrolle verlesen wurde, zählte das Häufchen an Bord des Wracks nur noch vierzehn Mann. Die Vermissten waren Tyson und Meyer, der Koch und Steward, die Matrosen Peter, Gustav, Wilhelm und Robert, sowie der ältere und jüngere Fritz; ausserdem die beiden Eskimo-Familien: im Ganzen neunzehn Personen.

