NORDWÄRTS

Abenteuer aus vier Jahrhunderten

von Bendix Ebbell

27.3.28.			12.6.36.
			14.8.36.
19.5.28.			18.9.36.
[illegible]		25.9.33.	
[illegible] 8.29.	25.7.32.	9.10.33.	10.1.38.
[illegible] 20.	10.8.32.		
	31.8.32.	18.10.33.	
[illegible]		15.11.33.	
[illegible] 30.	16.12.32.	17.1.34.	
[illegible]	6.1.33.	20.8.34.	
[illegible]	27.1.32.	4.3.35.	
[illegible] 30.	18.2.33.	11.10.35.	
[illegible] 31.	22.2.33.	23.10.35.	
18.[illegible] 31.	17.3.33.	27.11.35.	
7.7.31.			
	21.4.33.	13.12.35.	
16.1.32.	19.5.33.	18.1.36.	
	7.6.33.	10.2.36.	
7.8.32.	5.7.33.	4.3.36.	
20.4.32.			
27.[illegible]	11.8.33.	24.4.36.	

Nordwärts

Bücher für die ganze Familie

Bendix Ebbell

Nordwärts

Abenteuer aus vier Jahrhunderten

Zur Geschichte der Nordpolexpeditionen
von Cabot bis Amundsen

Zweite,
bis zu den letzten Forschungen
fortgeführte Auflage

Leipzig 1925
Verlag von Georg Merseburger

Einzige Übersetzung aus dem Norwegischen
von O. v. Harling
Einband und Buchzeichnungen von Arthur Michaelis

Inhaltsverzeichnis

I.

Einen Weg muß es doch geben

Einen Weg muß es doch geben.

I.

Lebhaft genug sah er aus, der Italiener, der über die Landungsbrücke in Bristol hinschritt. Schwarzlockig, mit gelbbrauner Haut, wie sie die Leute da unten zu haben pflegen, und eine absonderliche Sprache redend, die wohl Englisch bedeuten sollte. Er kam aus Genua und Venedig, und nun wollte er hier in Bristol ein Geschäft gründen, in der Handelsstadt, der Stadt für die Seefahrer.

— Wer mag er nur sein? fragten die Leute. Wieder ein Ausländer —!

Aber seine schwarzen Augen, wie sie glänzten! Und wie er mit den geschäftigen Fingern gestikulierte. Man konnte nicht lassen, ihm zuzuhören. Daheim im schönen Italien hieß er Giovanni

Caboto, jetzt hatte er aber seinem Namen einen englischen Schwung gegeben und nannte sich John Cabot. Aber ein tüchtiger Mann war er, und es währte nicht lange, so hatte er es erreicht, ein großes Handelshaus zu gründen.

Es war nicht schwer zu erraten, daß er sich mit mancherlei Gedanken trug, dieser Südländer. Und hier in der Seefahrerstadt gab es auch genug Leute, die auf ihn hörten. Man hatte ja ein neues Land in der Welt entdeckt, — Japan, das sie Cipango nannten; China hieß man Kathay, und dann das wunderbare Indien! Aber der Weg dahin! —

Nach dem Osten zu hatte schon einer den Weg zu Lande gefunden, Marco Polo, der Italiener, vor langer, langer Zeit. Und kürzlich ein andrer Italiener, Nicolo de Conti. Aber das dauerte zu lange. Südwärts, gegen die Südspitze von Afrika, hatte Heinrich der Seefahrer, der Portugiese, sein Heil zur See versucht und viel Seltsames unterwegs gefunden, aber ans Ziel war er nicht gekommen.

„Wie wäre es, wenn wir nun den Weg im Westen suchten?" sagte John Cabot.

Das war dasselbe, was schon eine alte Tradition von Männern aus dem Norden erzählte, und dasselbe, was der andre Italiener gesagt

hatte — der auch aus Genua stammte — Christofero Colombo. Erzählte man nicht von ihm, daß er darauf bestand: wollte man die Länder im Osten erreichen, so mußte man gegen Westen segeln. „Hätte ich nur ein Schiff!" sagte Kolumbus, und alle Welt hielt ihn für toll, aber Giovanni war derselben Meinung wie Christofero.

„Seht euch doch einmal den Globus an", sagte er.

Alle staunten. Das Wort hatten die Wenigsten je gehört.

John Cabot aber ging direkt bis zum Könige. Und der König von England war gnädig gestimmt, — der Südländer erhielt ein feierliches Schreiben, daß, welches Land er auch fände, er es unter des Königs Oberherrschaft regieren und das alleinige Recht über den ganzen Handel haben solle, wenn er nur den König gut dafür bezahlte. Aber Schiff, Mannschaft und Ausrüstung sollte er selbst sich schaffen, denn König Heinrich VII. liebte es nicht, Geld auszugeben. Aber einen Gratisversuch mochte die Sache ja immerhin wert sein.

Es scheint, daß der spanische Gesandte in London beim Könige ihm entgegen gearbeitet hat. Spanien und Portugal waren derzeit die Herren des Meeres und duldeten keine Nebenbuhler. Eng-

land konnte sich hübsch mit der Küstenfahrt rings um Europa her begnügen, die ihnen von den Hansastädten gestattet wurde. Aber der Italiener setzte seinen Willen durch, und eines schönen Frühlingstages segelte John Cabot mit seinem Sohne auf „Mathew" gegen Westen zu. Beständig westwärts. Nur Meer und Himmel. Und dabei gelangten sie schließlich an ein Land, ein neues, kahles Land, das wohl die Küste von Labrador gewesen sein muß. Es war am St. Johannistage 1497. Also hat John Cabot ein Jahr früher als Kolumbus schon das Festland von Amerika betreten. Doch machte er sich nicht weiter mit dem neuen Lande bekannt, — denn sehr bald wurde es ihm ja klar, daß es nicht das reiche Indien war, auf das sie gehofft hatten.

Etwas andres aber kam doch dabei heraus, — die großen Fischgründe bei Neufoundland wurden bei dieser Gelegenheit von ihm entdeckt. So voll von Fischen sei es dort, berichteten sie, daß das Schiff in seiner Fahrt davon aufgehalten wurde. Schon im nächsten Jahre fuhren Fahrzeuge von Bristol aus westwärts und kehrten wieder heim, zum Sinken voll von Neufoundlands-Dorsch.

John Cabot wurden für seine Entdeckungen keine weiteren Ehrungen zuteil; man glaubte ja,

daß es nur eine kleine Insel sei, auf der er gewesen war. Ein neues kahles, ödes Land, war denn das überhaupt der Rede wert? Nein, es war ja nur ein neuer Weltteil! Ein Fischplatz, bedeutete denn das etwas so Großes? — Ach nein, es war ja nur ein neuer Grund, der von jetzt ab alljährlich für 70 Mill. M. Fische lieferte. Das waren ja nur Kleinigkeiten, Giovanni Caboto! In Heinrichs VII. Rechnungsbuch steht verzeichnet: „Am 10. August 1497. Für ihn, der die neue Insel fand, 10 Pfund Sterling." Dreihundert Mark also sind für Amerika geboten!

Im nächsten Jahre starb John Cabot, kurz bevor er sich auf eine neue Reise begeben wollte.

Aber nun trat sein Sohn Sebastian Cabot auf, der den Vater auf seiner Reise begleitet hatte, und meldete sich zum Dienst. Nach England waren Gerüchte gedrungen, daß Kolumbus Westindien entdeckt habe. Und Sebastian Cabot sagt: „Da entstand in meinem Herzen der gewaltige, brennende Wunsch, mich auch durch eine oder die andre Tat berühmt zu machen." Zweimal segelte er gegen Westen, das erstemal im Jahre 1513, kam aber nicht vorwärts. Dann ging er in spanische Dienste, wurde vom König von England zurückgerufen und fuhr im Jahre 1517,

also in demselben Jahre, wo Luther mit der Reformation begann, gegen Nordwesten. — Und als nun Cabot von einem Lande, das nicht Indien war, der Weg versperrt wurde, segelte er nordwärts, um daran vorüberzukommen, aber es gelang nicht. Er versuchte es dann südlich bei Florida, noch einmal im Norden in Kälte und Eis, und so ging es hin und her. Es scheint, als wäre er ganz oben in der Hudsonstraße gewesen, denn er soll offenes Wasser und helle Nächte gefunden haben, — und wunderbar war die Welt da oben, hier mußte der rechte Weg sein! Der Steuermann des Schiffes aber war widerspenstig, und die Mannschaft weigerte sich, noch tiefer ins Elend hinein zu segeln. So mußte Sebastian Cabot umdrehen und nach England zurückkehren.

II.

Vom Süden herauf war die Familie Cabot gekommen, und nach ihnen verspürten noch viele Südländer den Zug nach Nordwesten. — Da waren die Portugiesen, u. a. die Gebrüder Cortereal, von denen der eine erst ausfuhr und verschwand, dann segelte der andre hinterher, um seinen Bruder zu suchen, aber auch er kehrte nicht wieder. Nun gab es noch einen dritten,

der sich aufmachen wollte, um die Verschollenen zu finden, aber König Manuel der Große sagte nein, — einer vom Geschlechte sollte übrig bleiben. — Dann kamen die Spanier. Dann Franzosen, wie Cartier, der an Amerika vorüber wollte, sich aber damit begnügen mußte, Kanada zu entdecken.

Aber einen Weg muß es doch geben, sagten sie alle, auf englisch und portugiesisch, spanisch und französisch und bald auch auf holländisch.

Überall saßen alte Männer zusammen und studierten alte Karten. Junge Männer standen daneben und hörten ihnen zu.

Ein neuer Weg sollte und mußte gefunden werden. Die Halskrausen zitterten ihnen am Halse vor lauter Eifer. Ein neuer, kurzer Weg zu den neuen Ländern, — zu der Seide von Cipango, zu Kathays Tee und Gewürzen, zu dem Goldstaub und den edeln Steinen in Indien! Und ein neuer großer Markt für die Erzeugnisse des eigenen Landes!

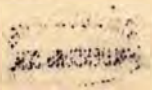
Gegen Osten zu lag Asien und versperrte den Weg, nach Westen hin war es dasselbe mit Amerika, — Kolumbus hatte ja gehofft, daß es Indien sein sollte, aber bald genug wurde es ihm klar, daß es nicht so war. Ein Portugiese, Vasco da Gama, hatte den Weg im

Süden und Osten ganz um Afrika herum, am Kap der guten Hoffnung vorüber, gesucht, Tausende von Meilen weit, — da gelangte er zwar endlich nach Indien, aber es war eine unbeschreiblich lange und stürmische Fahrt gewesen. Dann versuchte es der Portugiese Magalhaens im Süden und im Westen, rings um das neue Amerika herum, auf diese Weise fand er die Magalhaensstraße, durch die er hindurch schlüpfen konnte.

Aber der Weg war noch zu lang, — wir müssen einen kürzeren haben, schrien die Kaufleute. Könige und Staatsmänner stimmten ein, denn dasjenige Land, das den kürzesten Weg fand und ihn gegen die anderen verteidigen konnte, mußte Gold und Macht gewinnen, wie sich's nie jemand erträumt hatte. Sie glaubten ja alle, daß die reichsten Schätze der Welt ihrer warteten in diesen fernen, neuen Ländern, von denen reisende Männer so glühend zu erzählen wußten.

Nach Süden zu gab es nun keine Wege mehr. In der Magalhaensstraße lagen die Spanier und verteidigten sie für sich selbst, alle, die sie passieren wollten, wurden für Seeräuber angesehen.

So war also noch der Weg im Norden und Westen zu suchen, — man hielt ja das ganze



nördlichste Amerika nur für Inseln und Sunde — doch kamen sie auch hier nicht vorwärts.

Aber nun war in England ein neuer Gedanke aufgetaucht. Wenn man den Weg nach Norden und Osten einschlüge? Oben um Asien herum?

—„Versuchen wir ihn doch!" riefen die Kaufleute und Staatsmänner und rollten die Karten wieder zusammen. „Ein rascher Weg nach Kathay muß gefunden werden!"

Und nun fanden sich mutige Männer mit Abenteuerlust und Tatendrang; vielleicht aber war es der Gedanke an den Goldstaub, der auch sie beseelte. Voran die Engländer, — dann folgten die Holländer. Es waren Burschen, die wohl eine Feder auf den Hut und eine Pistole in den Gürtel stecken durften. „Gebt uns Schiffe und Mannschaft", sagten sie, „so werden wir schon hinkommen nach Indien." Ein alter, vielgereister Seebär wurde als Steuermann ans Ruder gesetzt. „Also nun gen Norden!" riefen sie und segelten davon mitten in die wildeste Nacht hinein, wo Schneesturm, Kälte und Eisberge ihnen mit Gewalt entgegen drangen, und wo das Packeis sich fest um das Schiff schloß, daß jede Planke krachte und jeder Mensch bebte. Und den ganzen langen Winter hindurch brütete die Finster-

nis über der zugefrorenen See und dem schneebedeckten Lande, bis in den Sommer hinein lag das Eismeer verschlossen, um sich nach wenigen Monaten von neuem zu schließen. Aber eine Durchfahrt, eine „Passage" wollten sie haben, — entweder nordwestlich um Amerika oder nordöstlich um Asien herum. Einen Weg mußte es doch geben, die Nordwestpassage oder die Nordostpassage, eine von beiden, und wenn es das Leben galt!

So begann denn nun der jahrhundertelange Wettkampf tapferer Männer.

Einstmals in grauer Vorzeit waren Männer des Nordens schon dieses Weges gezogen, und wohl ziemte es sich für sie, es zu tun. Norwegen heißt ja „der Weg nach dem Norden". Ottar von Halogaland hatte sich schon im 9. Jahrhundert im Weißen Meere umgesehen. Und später die andern, die sich auf Grönland niederließen und weiter vorwärts segelten.

Aber nun war es eine neue Zeit. Jetzt waren Spanien und Portugal die Machthaber zur See, und die beiden winzig kleinen Seemächte Holland und England durften im Süden nichts unternehmen. Um so mehr galt es für sie, einen Weg nach dem Norden zu finden, einen, den sie für sich selbst behalten konnten!

Es war zunächst nicht der Nordpol, an den sie dachten, die zuerst vom Eismeer sprachen. Was sollte man mit dem Nordpol! Die Alten trachteten nach Reichtum, die Jungen nach Abenteuern, — nach Japan, China und Indien wollten sie gelangen durch das nördliche Eismeer.

Und so steckten sie eine Feder auf den Hut und segelten mitten in die wildeste Nacht hinein. —

III.

Der Weg nordwärts!

Zwei Sorten von Leuten kamen den Entdeckern dort oben zu Hilfe. Das waren die Walfischfänger zur See, und die Pelzjäger auf dem Lande. Die Walfischfänger aus dem Norden, die sich seit alten Zeiten dort aufhielten, und die, die mehr aus dem Süden kamen und beständig höher hinauf ziehen mußten, je nachdem der Walfisch bei ihnen ausblieb. Durch diese Reisen wurde man besser bekannt dort oben. Bald war es eine Insel oder eine Landzunge, bald ein Fjord oder ein offener Sund, auf den sie aufmerksam wurden. Und kamen sie heim, so erzählten sie andern davon, und es gab viel Stoff zum Nachdenken. Die Walfischfänger und Fischer sind den Entdeckungsreisenden immer eine gute Hilfe ge-

wesen, wie diese es wiederum auch für sie waren. Einer lernt vom andern.

Die russischen Jäger und Kaufleute auf dem Land taten auch das Ihre. Aniksij Stroganow war der erste Kaufmann, der ins Eismeer ging, um die Mitte des 15. Jahrhunderts. Aniksij hatte wohl selbst die Erzählungen der Jäger und andrer fahrender Leute gehört. Sie hatten berichtet von Pelzen und kostbaren Häuten, von Vierfüßlern und Vögeln, und fort trieb es ihn, hin zur Dwina, zu den Samojeden westlich des Ob, wo er wertvolle Dinge für ungefähr nichts kaufte. Und durch ihn hörte auch der Zar von dem großen Lande mit den kleinen Preisen. „Das ist vorzüglich, Aniksij," sagte Iwan der Grausame. „Wirklich vorzüglich!" Damit übernahm er selbst das Geschäft und ließ Aniksij Stroganow Teil an der Beute haben. Und Kosaken und Abenteurer zogen hinüber in das neue Land, bald war das ganze Nordsibirien voll von Pelzjägern und Vogelfängern, — in die öden Landstriche drangen sie ein, brauchten Büchsen, Schlingen, Fallgruben und Fallen, so daß bald kein lebendes Tier mehr vorhanden war; denn alles was nicht getötet wurde, flüchtete südwärts, um sein Leben zu retten.

Aber mehr und mehr vom Lande wurde jetzt

bekannt, wo die Jäger vordrangen und ihre Beute über die gefrorene Tundra zurückschleppten.

So tauchten Gerüchte von ganz neuen Landstrichen auf. Und da nun die Entdecker im Nordwesten kein Glück hatten, war es vielleicht das Beste, es im Nordosten zu versuchen, — auf demselben Wege, den die Walfischfänger zur See machten, nur viel, viel weiter als diese! Und dieselben Landwege, die die Pelzjäger zogen, aber weit an ihnen vorüber!

England machte sich zuerst mit vollen Segeln auf.

Der alte Sebastian Cabot brannte wie immer vor Eifer, doch konnte er jetzt nur noch bei der Ausrüstung behilflich sein. Und Willoughby, Chancellor und Deerfouth waren mutige Männer. Drei Schiffe wurden ihnen von der Regierung gestellt, Waren zum Verkauf in Kathay führten sie mit sich, und so zogen sie im Mai 1553 davon mit dem Befehl, die Nordostpassage zu suchen. Große Begeisterung herrschte bei ihrer Abreise. Ein Zuschauer berichtet in gutem Latein darüber, wie die Schiffe an Greenwich vorüber kamen. „Der König lag krank", sagt er, „aber alle Hofleute kamen herbeigestürzt, und die Bürger standen in dichten Massen am Strande, die Regierung sah aus den Fenstern des Schlosses,

einzelne kletterten sogar auf die Türme. Von allen Schiffen ertönte Kanonendonner, und die Mannschaft in neuen dunkelblauen Kleidern schrie Hurra, daß es zu den Sternen hinauf dröhnte." Alles war Freude und Triumph, sagt Nordenskjöld in unsern Tagen, — es war als ob man ahnte, daß die größte Seemacht, von der die Weltgeschichte weiß, an diesem Tage geschaffen wurde.

Aber eine leichte Sache war es nicht. In einem Sturm an der nördlichsten Küste Norwegens wurde Chancellor von den andern getrennt, — diese wurden an die Küste von Rußland verschlagen und mußten im Eise überwintern, zweiundsechzig Mann. Es ist die erste Expedition, von der uns dieses erzählt wird. Nun brach die Zeit der Dunkelheit herein, — in Schnee und Kälte wanderten sie umher und suchten nach Menschen und Wild, aber Fischer wie Jäger waren südwärts gezogen, und sie fanden nichts. Öde und todesstill lag die Ebene um sie her, in nächtlicher Finsternis, die nur zwischendurch vom Monde erhellt wurde oder vom Nordlicht, das über den Himmel dahin fuhr und sie erschreckte. Aber die Zeit verging. Langsam kehrte das Sonnenlicht zurück, und der Südwind kam mit milderer Luft und höherem Himmel, aber da war es zu spät.

Als die Zeit der Dunkelheit vorüber war, kamen wieder russische Fischer an die Küste des Eismeers herauf, wie sie pflegten. Da fanden sie zwei Schiffe in gutem Zustande, aber an Bord lag Leichnam an Leichnam, vom Kapitän bis zum jüngsten Mann. Sie waren erfroren und verhungert, oder der Skorbut hatte sie hingerafft, diese Krankheit, die später so vieler Polarfahrer Tod gewesen ist, und die von verkehrter Kost, elender Körperpflege und zu wenig Bewegung in frischer Luft kommt.

Chancellor war zu Anfang glücklicher. Zwar fand auch er nicht die Nordostpassage, machte aber eine andre Entdeckung: den Weg durch das Weiße Meer zur Küste von Rußland. Und derzeit besaß das eingeschlossene kleine Rußland, das sich eben von den Tataren frei gemacht hatte, nicht einen einzigen Hafen. Chancellor erkannte, welch eine Bedeutung es haben müsse, wenn England und Rußland in Handelsverbindung kämen. Er unternahm eine höchst schwierige Tour zu Lande ganz nach Moskau herunter, und mit dem Barett in der Hand stand er vor Iwan dem Grausamen und erklärte ihm den neuen Weg. Und Iwan verstand sich auf seinen Vorteil! Chancellor verkaufte alle seine Waren mit großem Verdienst, bekam obendrein prächtige Ge-

schenke und gute Worte, belud sein Schiff mit Pelzwerk, Seehundstran und Fischbein und zog damit heimwärts. Und als er im nächsten Jahre wiederkehrte, wurde er von einem russischen Gesandten zurückbegleitet, der Grüße und kostbare Gaben an die Königin von England zu bringen hatte. Das Schiff ging verloren, Chancellor ertrank, die Gaben gingen zu Grunde, aber der Gesandte kam mit dem Leben davon. — Nun begann ein lebhafter Handel auf dem neuen Wege. Englische Kaufleute stifteten sofort „die Moskowitische Gesellschaft" (The Muscovy Company), und die Russen strömten hinauf zum Eismeer und erbauten eine Stadt, — auf diese Weise ist das Kloster des Erzengels Michael zur Stadt Archangel geworden, die noch bis auf den heutigen Tag ihren großartigen Handel über das Weiße Meer hat.

Aber die Nordostpassage, — den Weg nach Kathay mit all seiner unglaublichen Herrlichkeit — hatten sie nicht gefunden. Und der mußte gefunden werden. So sandte England eine neue Expedition aus unter Stephan Burrough, der schon mit Chancellor gewesen war. Es war die Muskovy Company, die ihn ausrüstete und ihm eine leichte, lange Pinasse für die Fahrt gab, doch wer im Grunde das ganze Unternehmen

zustande gebracht hatte, das war Sebastian Cabot. Er war jetzt 84 Jahre alt. Aber als er in Gravesend an Bord kam, um Lebewohl zu sagen und glückliche Reise zu wünschen, schreibt Stephan Burrough, war er so froh im Gedanken an all die Entdeckungen, die sie, wie er sicher glaubte, machen würden, daß er abends mit der übrigen jungen, fröhlichen Gesellschaft tanzte.

Übrigens kam es auch hier nicht zu einer Durchfahrt, doch entdeckten auch sie etwas, nämlich die Waigatstraße, die ins Karische Meer führt. Dann aber mußte die Pinasse vor dem Eise wenden und wieder heimwärts segeln.

Damit gab England den Gedanken an die Nordostpassage auf, der von den Holländern später wieder aufgenommen wurde. 25 000 Gulden versprach der Rat dem, der sie fand.

Aber jetzt wurde die Nordwestpassage Englands großes Ziel. In der Mitte des 17. Jahrhunderts gelobte die englische Regierung 20 000 Pfund dem, der sie erreichte.

IV.

So versuchte sich England also im Nordwesten.

Einen Weg muß es doch geben! Und sollte nicht der gegen Nordwest doch vielleicht der kürzeste sein?

„Laßt mich's versuchen!" rief Martin Frobisher. Seit fünfzehn Jahren hatte er dasselbe gesagt, und es war wohl Sebastian Cabots nördlichste Route, die er im Sinne hatte. Endlich verstand sich die Regierung dazu, ihm drei kleine Schiffe zu geben, und so zog er im Juni 1576 nordwärts unter großer Begeisterung. Auch jetzt gab es viele in England, die sich für diese Entdeckungsfahrt interessierten, — es lag eben in der Zeit, Königin Elisabeths großer Zeit, Francis Drakes und bald auch Walter Raleighs Zeit — der Zeit der großen Abenteurer und der großen Entdecker.

Aber das, was bei Martin Frobishers Reise herauskam, war überraschend. Nicht der Kathay-Weg war es, den er fand. Er bekam nur die Südspitze von Grönland zu sehen und ging von da nach der Halbinsel Labrador hinüber, wo er einige wunderbare schwarze Steine mit gelben Streifen darin fand, die er mit nach Hause nahm. Es lag ein so wundersamer Glanz darin. Wenn es Gold wäre! Das, was die Goldmacher daheim in verschlossenen Räumen hielten und mit allen Mitteln zu erfinden strebten. Von dem das Gerücht erzählte, daß ein Spanier es in dem neuen Lande Peru gefunden haben sollte. In England war die Freude groß: Martin Frobisher

hatte ein Goldfeld auf dem Wege nach Kathay entdeckt! Mit aller Sorgfalt wurden die Steine untersucht. „Abwarten", sagten sachverständige Geschäftsleute. „Natürlich!" riefen gelehrte Männer aus, „das kann doch ein jeder als Gold erkennen!" Selbstverständlich gründete sich sofort eine Handelsgesellschaft. Nur wieder hinauf, daß wir mehr bekommen! — Im nächsten Jahre war er wieder oben mit einem großen Fahrzeug voller Waffen und Proviant für sechs Monate, — grauenhafte Stürme, hinderndes Eis im Wege, kein Gedanke nach Nordwesten zu kommen. Aber zweihundert Tonnen voller Goldsteine brachte Frobisher mit zurück. „Das ist prächtig", sagte Königin Elisabeth, „nur wieder hinauf! Mehr Gold!" Im nächsten Jahre lag er lange dort oben, jetzt mit fünfzehn Schiffen und zahlreichen Handwerkern, Maurern, Zimmerleuten, Bergleuten und Bäckern; jetzt sollte ein Fort gebaut werden, mit einer Besatzung von hundert Mann, um all das Gold zu hüten. Schnee und Nebel kamen über ihn, er versegelte sich und geriet dahin, was wir jetzt als die Hudsonstraße kennen, — ein großes Meer sah er offen vor sich liegen und war gewiß, daß dieses der Weg nach China sein müsse. Und er war nicht der letzte, der sich von dem verschlossenen Sack, den man die

Hudsonsbai nennt, narren ließ. Aber das Gold, das Gold, auf das man daheim wartete! So mußte er umkehren und den Kurs rückwärts nach dem Goldlande richten. Viele hundert Tonnen brachte er dieses Mal mit, und in England starb man fast vor Begeisterung, — bis es sich zeigte, daß alles nur Schwefelkies war, braver, ehrlicher Schwefelkies! So fiel die ganze Herrlichkeit in nichts zusammen, und die Mitglieder der Handelsgesellschaft zeigten keine frohen Mienen mehr.

Aber wenn Martin Frobisher auch weder Gold, noch die Nordwestpassage gefunden hatte, so brachte er es doch später zu Rang und Ehren als tapfrer Seeoffizier und auch als tüchtiger Admiral im Kampfe gegen die spanische Armada.

„Erhebt euch, Sir Martin Frobisher", sagte Königin Elisabeth; denn er gehörte zu den wenigen, die nach dem Kriege zum Ritter geschlagen wurden.

Sieben Jahre später aber war England wieder unterwegs nach dem Nordwesten.

Denn in London saßen die Kaufleute, und es war, als brenne ihnen der Boden unter den Füßen, so eifrig waren sie darauf, daß ein Richtweg gefunden wurde. Wer will sich daran versuchen? — „Ich will's", sagte John Davis.

Und die Londoner Kaufmannschaft gab ihm zwei kleine Barkschiffe mit Besatzung und wünschte ihm Glück auf die Reise. Aber ein entsetzliches Wetter verfolgte ihn, Nebel, Sturm, Schnee und Eis, — „schon das unaufhörliche Krachen und Stöhnen vom Treibeis gegen die Südwestküste Grönlands war genug, um mich traurig zu stimmen", sagte er und nannte Grönland „Land of Desolation" (Land der Verlassenheit). Höher im Norden traf er wilde Leute an, — die erste Begegnung zwischen Europäern und Eskimos — und welch ein Anblick war das! Dann stach er wieder in See und kam hinauf in einen großen Sund zwischen Westgrönland und Amerika, der jetzt mit Recht und Ehren den Namen Davisstraße trägt. Hier aber wurde es zu arg mit dem Eise, und er kehrte um. Daheim in England aber empfing man ihn trotzdem voller Begeisterung, — hier mußte ja der Weg sein!

Im nächsten Jahre wurde er mit drei Fahrzeugen ausgesandt, aber das Eis zeigte sich immer schlimmer und gefahrvoller, und die Leute fingen zu murren an. So nahm er die tüchtigsten von der Mannschaft auf sein eigenes Schiff herüber und ließ die übrigen mit den beiden andern Schiffen in die Heimat zurückkehren. Und nun ging's weiter hinauf! Aber auch er mußte bald

umwenden, und als die Herbststürme einsetzten, war er bereits auf der Reise südwärts. Dieses Mal zeigten ihm die Kaufleute in London böse Gesichter zum Empfange. War das alles? — Aber mit Macht trieb es John Davis von neuem hinaus. Aller guten Dinge sind ja drei! Da mußten denn auch die Kaufleute wohl oder übel nachgeben, und noch einmal gaben sie ihm drei Fahrzeuge, dann aber — — —! Und jetzt sollte er nicht nur auf Entdeckungen ausgehen, sondern er mußte versprechen, Fisch- und Walfischfang zu treiben und dieses als das Wichtigste anzusehen, so hatte man doch etwas für all das viele Geld, das geopfert wurde. Und mit dem grämlichsten Gesicht wünschten sie ihm Glück auf die Reise. Aber John Davis konnte es nicht lassen, er mußte auf Entdeckungen aus. So ordnete er an, daß zwei von den Schiffen alles Lebende fangen sollten, was ihnen nur in den Weg kam, er selbst aber nahm das kleinste, elendeste Fahrzeug und segelte damit nördlicher. Doch kam er nicht weit des Eises wegen, und nun wurde es Zeit umzukehren und die andern nach Verabredung zu treffen. Aber er fand sie nicht. Sie waren auf eigene Hand heimgereist. Da überlief es ihn heiß, den armen John Davis, — das würde eine böse Rückkehr werden, etwa so,

wie wenn er in seiner Kindheit zu spät in die Schule kam und seine Lektion nicht wußte! — Eine üble Rückreise war es dazu. Und damit war es Schluß für ihn mit den Polarfahrten, er bat und bettelte, aber nein!

Und nun hatte man vorläufig genug auch von der Nordwestpassage.

V.

Selbstverständlich waren die Karten, nach denen man zu jener Zeit gegen Norden steuerte, recht dürftig; nach jeder Reise aber wurden die Kenntnisse bereichert. Zuweilen freilich auch das Gegenteil. Auf einer von Frobishers Fahrten entdeckte man eine Insel, die so viel Schwierigkeiten machte, daß man schließlich überzeugt war, es müsse ein Eisberg gewesen sein, den man gesehen hatte.

Trotzdem glaubte man sich Kathay immer ebenso nahe.

Und Gewinnsucht und Abenteuerlust brannten im Blute.

Jetzt waren auch die ruhigen Holländer mit dabei. Sie hatten sich gegen das spanische Joch erhoben, — jetzt wollten sie sich auch unter den Staaten hervortun, denn sie waren ja der festen Meinung, daß dasjenige Land, dem es mit dem neuen Wege gelang, damit gleichzeitig den Welt-

handel in seine Hand bekäme, und so gingen sie ans Werk, bedächtig und zähe nach Art der Holländer. Als das Gerücht von Chancellors Expedition zu ihnen drang, hatten sie gleich Kaufleute nach Archangel abgesandt und dort, wie auch auf der Halbinsel Kola, Kontore errichtet.

Und nun wendeten runde holländische Kuffs *) ihren ehrwürdigen Bug dem Nordostwege zu.

Im Jahre 1594 hören wir den Namen eines unternehmenden holländischen Burschen. Willem Barentz hieß er, und „Merkurius" hieß das Schiff. Die Kaufmannschaft von Amsterdam war es, die diese Expedition aussandte. Mit drei Fahrzeugen zog Barentz aus, direkt bis Novaja Semlja, steuerte frischen Muts aufwärts die Westküste und einen kleinen Teil der Nordküste entlang, wurde dann aber von gewaltigen Eismassen gehemmt, — es war im Monat Juli — kämpfte sich durch bis zum 77° nördlicher Breite, doch sah die Sache mehr als zweifelhaft aus, und seine Leute weigerten sich, ihn weiter zu begleiten. So war er gezwungen umzukehren. Die beiden andern Schiffe schlugen den Weg ins Karische Meer ein, kamen wieder in der Heimat an und erzählten, daß es eisfrei sei. Daheim in Holland herrschte

[1] Ein Fahrzeug mit rundem Hinterteil, einem großen Mast und einem kleinen Besanmast.

Freude unter den Kaufleuten, denn hier hatte man ihn ja offen, den Weg nach China! So schickten sie im nächsten Jahre sieben Fahrzeuge aus, und Barentz wurde als Navigator mitgegeben; doch war jetzt die Waigatstraße durch Eis verschlossen, und enttäuscht zogen sie wieder heim. Denn mit dem Karameer war nicht zu spaßen. „Der Eiskeller" wurde es später von einem russischen Entdecker benannt.

Aber die Kaufleute in Amsterdam wollten sich nicht ergeben und vertrauten auf Willem Barentz. Zwei andre tüchtige Männer sollten jeder ein Fahrzeug kommandieren, Barentz aber wurde zum Chef ernannt. Verzagtheit oder Furcht kannten diese Männer nicht, — direkt nordwärts ins Eismeer wurde der Kurs gerichtet, und in voller Fahrt ging es davon. Beeren Island, die Bäreninsel, entdeckten sie auf ihrem Wege, sahen auch Spitzbergen mit seinen spitzigen Berggipfeln. Nun sollte es also ostwärts gehen, aber es währte nicht lange, so kam das Polareis hindernd ihnen entgegen. Einer der Kapitäne, Rijp, trennte sich von ihnen und zog es vor, sein Heil noch einmal nordwärts zu versuchen. Barentz dagegen wollte sehen, ob es ihm nicht gelingen könne, das Eis zu umschiffen. Schließlich war er ganz im Norden von Novaja Semlja und arbeitete

sich ungefähr bis zur nordöstlichen Ecke durch, es war im August 1596. Da aber setzte das ganze Packeis ein, — drei Wochen lang versuchte er, sich durchzuzwängen, mußte aber den Kampf aufgeben und in Winterquartier gehen, und das war zu dieser Zeit kein Spaß an der Küste von Novaja Semlja. Da standen sie denn, die 17 Männer in ihren holländischen Kniehosen und hohen Kopfbedeckungen und starrten über das Eismeer hinaus. Und während das Schiff hoffnungslos eingeklemmt lag zwischen Eisschollen, die ans Land getrieben waren, richteten sie sich ein, der Kälte und Finsternis entgegenzugehen. Es gibt ein von Gerrit de Veer geschriebenes Tagebuch von dieser Expedition, ein wunderliches Schriftstück, wie so viele andre dort oben verfaßte Tagebücher.

Eiligst machten sie sich daran, aus Treibholz ein Haus für den Winter zu bauen, und als es beendet war, setzten sie anstatt eines Kranzes einen Eisklumpen auf die Spitze. Der Rauchfang mußte aus Holz gemacht werden, an den Wänden entlang waren Bettstellen angebracht, eine Tonne diente als Badewanne, an der Wand hing eine Uhr, ein Stundenglas stand auf dem Tische, und in der Mitte des Fußbodens unter dem Schornstein war die Feuerstelle eingerichtet.

Schon von der ersten dunklen Zeit an hatten sie gewaltige Schneefälle gehabt. Allmählich war das ganze Haus eingeschneit, sie mußten sich künstlich Gänge graben, um ins Freie zu gelangen, und konnten schließlich nur noch durch den Schornstein hinaus kriechen. Der Schnee wärmte ja gut, aber recht dicht war das Haus wohl nicht, auch gab die Feuerstelle nicht allzuviel Wärme. Das Schlimmste aber war, daß überhaupt kein Feuer angezündet werden durfte, wenn der Wind niederschlug, so waren denn die Wände im Innern einige Zoll dick mit Eis bedeckt und die Kleider weiß von Reif. Einen kleinen Kohlenvorrat hatten sie noch auf dem Schiffe, der wurde in Angriff genommen, als die Kälte am ärgsten war, aber die Sache hätte leicht gefährlich werden können. Um sich's einmal besonders behaglich zu machen, verschlossen sie alle Öffnungen, selbst die zum Schornstein. So lagen sie lange Zeit und plauderten, denn in der behaglichen Wärme war auch die Laune besonders gut. Nach und nach verspürten alle ein seltsames Schwindelgefühl, der erste, der es merkte, war ein kranker Matrose, und es währte nicht lange, so waren alle fast ohnmächtig, es war eben eine Kohlengas-Vergiftung. Einer von ihnen vermochte noch, sich bis an die Tür zu schleppen,

und stieß sie auf, dann brach auch er zusammen. Nach und nach erholten sich alle, aber hinterher waren ihre Kräfte doch geschwächt.

Das neue Jahr brachte Kälte und Schneesturm, so daß sie wieder völlig eingeschlossen saßen. Nachts hörten sie, wie die Bären sich bemühten, die Holzbekleidung vom Dache zu reißen, später kamen auch die Füchse. Den Heiligendreikönigs-Abend wollten sie nach altgewohnter Weise feiern „in unsrer Elendigkeit", sagt das Tagebuch. „Wir besaßen noch ein Pfund Weizenmehl, daraus wurde ein Pfannkuchen bereitet und in Öl gebacken. Außerdem bekam jeder von uns ein weißes Biskuit, das wir in ein wenig Wein tauchten und verspeisten. So bildeten wir uns ein, daheim unter Verwandten und Freunden zu sitzen. Wir belustigten uns, als wären wir zu einer großen Gesellschaft geladen, und fühlten uns gestärkt und wohl zu Mute. Durchs Los wurde auch ein König gewählt, und unser Kanonier wurde König von Novaja Semlja." Das waren Leute, die sich nicht so leicht ergaben!

Endlich nahm die dunkle Zeit ein Ende, und das Licht kam wieder. Es war unmöglich, das Schiff herauszubringen, im Juni aber mit dem offenen Wasser brachen sie in Booten und Jollen auf, dabei brauchten sie nicht geringen Platz,

um einige von den wertvollsten Waren der Kaufleute ihrem Eigentümer wieder zurückzubringen. Es wurde eine wunderliche Reise über das Eismeer, voller Gefahren und Entbehrungen, — sie mußten segeln und rudern oder die Boote über das Eis ziehen, und der Proviant war aufgezehrt. Eines Tages fanden Matrosen, die am Lande waren, siebzig Enteneier, und in Ermanglung andrer Transportmittel zog einer der Matrosen die Hosen aus und trug darin die Eier auf einer Stange, — man kann denken, mit welchem Jubel diese Beute begrüßt wurde. Endlich, endlich nach dreiundsiebzigtägiger Reise von Juni bis August stießen sie auf russische Fahrzeuge und waren erlöst.

Aber er, der ihr Führer und treuer Freund gewesen war, Willem Barentz, sah sein Vaterland nicht wieder. Schon auf der Insel hatte er sich seit einiger Zeit krank gefühlt, und seine Kräfte schwanden merklich, aber er hielt sich aufrecht, und keiner ahnte, wie ernst es mit ihm stand. So sitzt er eines Tages im Boot und sieht auf die Karte, die einer der Leute zeichnet. „Gib mir ein wenig Wasser, Gerrit", wendet er sich an de Veer. Er bekommt es, und in demselben Augenblicke sinkt er tot nieder.

Den andern aber gelang es, an Bord eines

Holländers zu kommen, von dem die russischen Fischer ihnen erzählt hatten, und es war kein andrer als Jan Rijp, mit dem zusammen sie ausgereist waren.

Am 1. November 1597 gingen sie in Amsterdam an Land. Alle trugen noch dieselben Kleider, die sie sich auf Novaja Semlja aus Fellen angefertigt hatten, auf dem Kopfe eine Mütze aus Weißfuchspelz.

„In dieser Tracht begaben wir uns zu Pieter Haselaers Hause, der Mitglied des Rats in Amsterdam und Vorstand von Jan Rijps und unsres Schiffes Reederei war. Unser Erscheinen erregte allgemeines Staunen, da man uns seit langer Zeit als tot betrauert hatte."

— — Barentz Haus auf Novaja Semlja hat 274 Jahre lang eingeschneiet gelegen. Dann kam eines schönen Tages ein norwegischer Walfischfänger und grub es heraus. Es war der Schiffer Elling Carlsen, ein tüchtiger Mann, — wenige Jahre früher hatte er die Tat vollbracht, Spitzbergen ganz zu umsegeln. Im Jahre 1871 kam er an die Nordküste von Novaja Semlja und fand noch Erinnerungen an das Überwintern der Holländer, den Kessel auf der Feuerstelle, die Uhr an der Wand, Hellebarden in den Ecken, alle Bettstellen, eine Flöte und ein Paar Schuhe

von einem Matrosen, der starb. Einige Bücher lagen auch noch da, eines davon war ein ins Holländische übertragenes Werk über China von einem Spanier.

Alle diese Dinge befinden sich jetzt im Marinemuseum im Haag und sind in einem eigenen Raume aufgestellt nach der Zeichnung des Hauses im Tagebuche.

Mit dieser Reise hatten die Versuche der holländischen Entdecker, den Weg nach dem Norden zu finden, ungefähr ein Ende.

VI.

Jahrhundertelang hat sich unter den Eismeerfahrern in der Hudsonsbai eine Sage erhalten von einem Manne, der nach seinem Tode umgeht. Von Zeit zu Zeit sahen sie eine Gestalt, je nachdem Wetter und Nebel war. Vielleicht spricht man noch heute davon. Zu seinen Lebzeiten hieß er Henry Hudson und war ein Engländer. Man kann es verstehen, wie die Sage entstanden ist.

Viermal war Hudson oben, aber das letztemal kehrte er nicht zurück. Wir kennen nur die vier Jahre seines Lebens, aber in diesen wenigen Jahren hat er auf so viel verschiedenen Wegen versucht, eine Durchfahrt nach Norden, Osten oder

Westen zu finden, wie kein andrer Entdecker vor ihm, auch lehrte er England den Weg zu dem großen Walfischfang um Spitzbergen, den diese später Jahrhunderte hindurch betrieben haben, und den Weg zu dem einträglichen Pelzhandel in den an der Hudsonsbai liegenden Ländern.

Hudson war von der Moskowitischen Gesellschaft als Schiffskapitän angestellt. Nun glaubte man eine Zeitlang zur Abwechslung weder an den Nordost- noch an den Nordwestweg nach China und Indien. Aber einen Weg mußte es geben, und einen Weg wollten sie haben! „Würdest du dich nicht fürchten über den Nordpol selbst zu segeln, Hudson?" fragte man. — „Nein, ich fürchte mich nicht", war Hudsons Antwort, „wenn nur offene See dort ist." — „Natürlich ist offene See da!" sagten die Mitglieder der Gesellschaft. Aber sie konnten ja auch ruhig daheim in London sitzen. — — —

Im Jahre 1607 fuhr Hudson nordwärts. Er richtete den Kurs über Grönland und drang bis auf die Höhe von Spitzbergen und noch etwas nördlicher vor. Dann aber kam er nicht weiter. Er war eine eigensinnige Natur, unser Hudson, aber mit dem Eise war es ebenso. So weit das Auge reichte, lag es fest und verschloß alles. So kehrte er wieder um und berichtete daheim von

den Walfischen. Zwei Jahre später sandte ein englischer Fänger die ersten Walfischkörper an die Moskowitische Gesellschaft nach England.

1608 zog Hudson zum zweiten Male nach Norden. Dieses Mal aber hielt er sich weiter östlich, ganz zwischen Spitzbergen und Novaja Semlja. Da sagte das Eis abermals nein. Jetzt hatte die Moskowitische Gesellschaft alle Lust daran verloren. Aber nun kam die Ostindische Gesellschaft der Holländer und rüstete Hudson aus.

1609 ging er wieder auf die Reise. Jetzt wollte er es durch die Waigatstraße und nach dem Osten zu versuchen. Aber Novaja Semlja hatte sein Eis aufgeschichtet, so weit das Auge sehen konnte, — die Mannschaft weigerte sich ohne Besinnen. Nordwärts hatte er es bereits versucht, nun war es also im Nordosten ebenso unmöglich. Der Nordwestweg hatte sich so vielen schon als hoffnungslos erwiesen, aber nun hatte er einen neuen Plan: er wollte einen Durchgang unten beim 40° nördlicher Breite suchen, — man war ja derzeit in dem Glauben, daß es Inseln und Sunde seien, wo Nordamerika liegt. Aber einen unglücklicheren Einfall hätte er nicht haben können, — der ganze gewaltige Erdteil lag

ja dazwischen! Er fand eine Bucht, fand auch einen Fluß, den man jetzt den Hudson nennt, und auf diesem Flusse segelte er, so weit er kommen konnte, dann aber war's vorbei. Aber er gab den Holländern Bescheid über das Land, und diese sandten ein Fahrzeug nach dem anderen hinauf. Oben am Hudsonstrom bauten sie ein Fort, daraus entstand später die Stadt Albany. Unten an der Flußmündung bei einigen Indianerhütten gründeten sie eine kleine Stadt, jetzt nennt man sie Neuyork. Das ist also, was aus Hudsons Fußspuren aufgewachsen ist! —

1610 ging es abermals nordwärts. Dieses Mal aber war es England, das ihn aussandte, und jetzt gab es nur noch einen Weg, den er nicht probiert hatte, das war die Nordwestpassage. Es galt also diesen zu versuchen, Cabots, Frobishers und Davis' Weg. Daheim aber mußte man den Eindruck gewonnen haben, daß Henry Hudson ein allzu eigenmächtiger Mann sei, denn es wurde beschlossen, ihm jetzt noch einen andern mitzugeben, mit dem er sich beraten sollte. Hudson war innerlich ergrimmt darüber, segelte aber mit ihm von London ab. Kaum aber waren sie aus der Themse heraus, und die See lag offen vor ihnen, so ließ er den Mann in ein Boot steigen und an Land rudern mit einem Brief des In-

halts, daß er keinen Aufpasser über sich haben wolle und könne. Damit segelte er nordwärts.

Doch hat es wohl nicht lange gewährt, bis die Besatzung zu murren anfing, sie fühlten sich unsicher mit diesem Chef, dem sie alle möglichen Einfälle zutrauen konnten. Eine Redensart hatte Hudson: „Was man sich vorgenommen hat, muß man auch ausführen — oder einen triftigen Grund angeben, warum man es nicht tut." —

Zwischen Grönland und Amerika hinauf segelte er, durch die Davisstraße und die jetzige Hudsonsbai. Sie ist gewaltig, fast wie ein Meer, und als Hudson sie offen vor sich liegen sah ganz bis zum Horizont hin, hielt er sie für den Stillen Ozean und glaubte, daß nun der Weg gefunden sei. Genau, wie es Frobisher vor ihm geglaubt hatte, und wie die Menschen fortfuhren noch anderthalb Jahrhunderte nach ihm zu glauben. Nun aber begannen an Bord gefährliche Zeichen von Mißmut laut zu werden. „Was man sich vorgenommen hat, muß man auch ausführen oder einen triftigen Grund angeben, warum man es nicht tut", sagte Hudson. Aber er erkannte wohl nicht, wie groß die Unzufriedenheit war, sonst hätte er Gründe genug für seine Umkehr angeben können.

Unter den Anführern des Komplotts waren By-

lot, ein Offizier, und Pricket, ein junger Matrose; der Schlimmste von allen aber war Henry Green, ein junger Mann, der durch Hudsons Hilfe vorwärts gekommen war. Immer lauter wurde das Murren, aber Hudson beschloß zu überwintern. Die Mannschaft nahm mit Sicherheit an, daß er sie im nächsten Sommer noch weiter führen würde, und der Proviant fing an auszugehen. Eines Morgens, als er die Kajütentreppe hinauf kam, warfen sie sich über ihn und banden ihm die Hände auf den Rücken. Er brauchte seinen gebieterischen Ton, — er ermahnte, — er bat, aber nichts half. Ein Boot wurde ausgesetzt, und Hudson samt seinem Sohne und fünf kranken Seeleuten, die man gern los sein wollte, darin untergebracht. Der Zimmermann ging freiwillig mit, um seinem Herrn zu folgen. Eine Büchse, ein wenig Proviant und einige Kleinigkeiten warfen sie hinunter, kappten die Trosse und ließen das Boot treiben. Dann richteten sie ihren Kurs nach Osten.

Seitdem hat kein Mensch eine Spur von Hudson und seinen Begleitern gesehen.

An Bord der Discovery aber fühlte man sich doch nicht mehr recht wohl seitdem. Green erklärte, daß er das Schiff in See halten würde, wie lange es auch dauern möchte, — er wollte

seinen Fuß nicht an Land setzen, ehe er nicht des Königs Hand und Siegel darauf hätte, daß keine Strafe ihrer wartete. Aber er hat England niemals wiedergesehen. Er und drei andre von den Aufrührern gerieten in Schlägerei mit einigen Eskimos, die sie trafen, und wurden auf der Stelle getötet. Die übrigen hatten eine grauenvolle Heimreise, der Proviant ging aus, so daß sie schließlich Lichter kauen mußten. Unmittelbar vor ihrer Ankunft in der Heimat starb ein Mann vor Hunger. Es war einer, dem Hudson zur Strafe den Offizierstitel genommen hatte.

Daheim in England kamen sie merkwürdig leicht davon, — vielleicht hatte er auch da seine Feinde, der arme Henry Hudson. Die Schuld wurde auf Henry Green und die drei andern geschoben. Hudsons Tagebuch aus dem letzten Jahre an Bord hätte wohl mancherlei über die Verhältnisse berichten können, leider aber ist es niemals gefunden worden.

Zwei von den bei der Meuterei beteiligt gewesenen Schurken gingen noch einmal auf Entdeckungsreisen aus, Bylot war der eine, und zum Schluß war er Führer von zwei Expeditionen. Aber er hatte einen Steuermann, Baffin mit Namen, der sich auf diesen Reisen einen so großen Ruf erwarb, daß von dem Chef gar keine Rede

mehr war. Wir kennen ja auch das Baffinsland und die Baffinsbai.

VII.

Nun fiel es Dänemark ein, auch seine Kräfte zu versuchen.

Christian IV. war es, der die Expedition aussandte, aber der Mann, der sie zustande brachte, hieß Jens Munk. Aus dänischer Familie war er in Barbu im südlichen Norwegen geboren. Auf Jens Munks Vorschlag überließ ihm der König zwei kleinere Fahrzeuge von der Flotte; er wählte eine kleine Fregatte „Enhjörning" und die Jacht „Lamprenen" mit insgesamt 64 Mann und einer guten Ausrüstung dazu. Christian IV. war ein unternehmender Mann, und das Ziel war: den neuen Handelsweg zu finden. Wie seine Zeitgenossen, Hudson und Baffin, wollte Jens Munk nach Nordwesten zusteuern. Die Route war nicht die günstigste, obwohl sie zu jener Zeit dafür angesehen wurde, — direkt in die Hudsonsbai und dann sich nicht ergeben, ehe man an den Stillen Ozean gelangte. Aber es wurde eine traurige Reise.

Im Mai 1619 fuhr Jens Munk von Kopenhagen ab. Christian IV. schrieb in sein Tage-

buch: „9. Mai. Gingen „Enhjörning" und „Lamprenen" auf die Fahrt nach dem Norden. Der Allmächtigste gebe Glück dazu."

— — Von der Südspitze Grönlands aus steuerte die Expedition quer über die Davisstraße in die Hudsonsbai westwärts, so weit sie kommen konnte. Nun aber brach der Herbst herein mit Kälte und Eis, und Jens Munk mußte in den Winterhafen gehen. Im nächsten Jahre wollte er seine Untersuchungen fortsetzen. Aber der Winter wurde streng, und der Schnee lag hoch um sie her aufgetürmt. Es war unmöglich auf Jagd zu gehen, und sie waren gezwungen sich ganz an die salzige Schiffskost zu halten, dabei hatte Jens Munk ihnen wohl zu viel Wein geben lassen, denn alle bis auf den letzten Mann wurden von Skorbut ergriffen. Einer nach dem anderen starb unter großen Qualen, die Mannschaft, alle Offiziere und der Geistliche, Munks Brudersohn, und die noch am Leben waren, hatten genug damit zu tun, die Kranken zu pflegen und die Toten zu begraben. Munk war selbst krank, aber fortgesetzt eifrig für die andern bemüht; er ging mit Arznei von einer Koje zur anderen, obwohl er einsah, wie wenig es nützen konnte. Am 4. Juli waren 61 Mann tot. Nun lag auch Jens Munk selbst todkrank unten in seiner

Kajüte, und hier schrieb er sein Testament in das Tagebuch:

„Nachdem ich nicht mehr verhoffen kann, noch länger in dieser Welt zu bleiben, so bitte ich um Gottes Willen irgend welche Christenmenschen, so hier herauf kommen möchten, daß sie meinen armen Leib samt derer, so sich noch finden, in der Erde begraben wollen, ihren Lohn dafür von Gott im Himmel nehmend. Und daß diese meine Relation möge meinem gnädigsten Herrn und Könige zugestellt werden. Denn jedes Wörtlein, so sich hier findet, ist wahrhaftig, auf daß meinem bedauernswerten Weibe und Kindern nach meiner großen Mühsal und betrübtem Abgange möchte Gutes zuteil werden. Hiermit aller Welt Gute Nacht und meine Seele in Gottes Hand."

Dann legte er sich still hin und erwartete den Tod. Doch konnte er schließlich den Geruch der Leichen um sich her nicht mehr ertragen, er kroch aus der Koje heraus und kam auf Deck, wo er die Nacht über lag mit einigen Kleidungsstücken von den Toten bedeckt. Am nächsten Tage sahen ihn die zwei Überlebenden, die an Land gegangen waren und glaubten, daß er längst tot sei. Nun kämpften sie sich über das Eis bis an das Schiff durch und halfen ihm an Land. Hier blieben sie, krochen umher,

und wo sie das kleinste grüne Gewächs entdeckten, gruben sie es aus und sogen an der Wurzel. „Darnach verspürten wir ein wohliges Gefühl, und die Wärme fing an zuzunehmen, so daß es auch mit uns besser zu werden begann.“ Als das Eis verschwand, stellten sie Fischnetze aus und fingen Forellen, die sie kochten und die Suppe davon aßen, den Fisch selbst vertrugen sie noch nicht. Später holten sie sich eine Büchse vom Schiff und schossen Vögel, so kamen sie allmählich mehr und mehr wieder zu Kräften.

Und nun beschlossen sie, den Versuch zur Heimreise zu machen, die drei, die noch am Leben waren. Mit größter Anstrengung gelang es ihnen, die Jacht bei Hochwasser herauszuholen, und so rüsteten sie sich zur Reise. An einem Sonntagnachmittage, am 16. Juli, stachen sie in See und steuerten ostwärts, Jens Munk und seine beiden Leute. Das Schiff war leck; und entkräftet, wie sie waren, mußten sie Tag und Nacht pumpen, — endlich kamen sie in die Davisstraße und steuerten nun südlich in einem so schweren Wetter, daß das Großsegel vom Mast geweht wurde.

Schließlich im September, etwa neun Wochen nachdem sie ihren Winterhafen verlassen hatten, kam die norwegische Küste in Sicht. In einem

jagenden Sturm erreichten sie in der Gegend von Bergen einen Fjord, warfen ihren halben Anker in den Grund und weinten vor Freude. —

VIII.

Nun vergingen zwei Jahrhunderte, wo man in Westeuropa kaum an Polarforschungen dachte. Eine der wenigen Unterbrechungen ist im Jahre 1778, wo der große Weltumsegler James Cook auf seiner dritten Reise die Nordwestpassage von der Beringsstraße aus zu finden versucht, aber vor dem Eise weichen muß. Ebenso sein Nächstkommandierender, Kapitän Clark, ein Jahr später. Während dieser Zeit sind es andre Dinge als die Durchfahrt nach China, die alle Gemüter beschäftigen. Es ist die Zeit der großen Kriege, vom dreißigjährigen bis zu den napoleonischen Kriegen.

Nicht daß es im Eismeer ganz still gewesen wäre. Im Gegenteil, niemals ist es vielleicht dort lebhafter zugegangen. Einmal sind es die Walfischfänger und die großen Fischereien, die Leben bringen. Dazu auf dem Lande der Pelzhandel, sowohl an der Küste von Nordasien, wie von Nordamerika. Im Jahre 1670 ist es, wo englische Kaufleute die Hudsonsbai-Gesellschaft gründen. Und längs der Küste von Sibirien, so-

wie nördlicher auf den Inseln entsteht vom Ende des 17. Jahrhunderts ab ein gewaltiges Treiben durch das Einsammeln von Elfenbein, — der Stoßzähne des ausgestorbenen Riesenelefanten, des Mammuts — die auf den Inseln dort oben von den Russen viel gefunden werden.

Und hielten sich die Westeuropäer zu dieser Zeit von Entdeckungen fern, so waren die Russen umso tätiger. Etwa im Jahre 1725 begannen die russischen Forschungen, mit Schlitten, Booten und kleinen Schiffen. Aus dieser Zeit kennt man den Namen des Steuermanns Tscheljuskin. Und nun ist es die große nordische Expedition unter Berings Leitung, die eine Reihe von Jahren hindurch Schritt für Schritt die Küste entlang sich an dem Riesenwerk versucht, die ganze sibirische Küste von der russischen Grenze an bis zum Stillen Ozean zu untersuchen, auszumessen und zu kartographieren, und vor allem zu Wasser und zu Lande einen Nordostweg zu finden, der Rußland so unermeßlich große Vorteile für Handel und Politik schaffen würde.

Der Däne — ein Jütländer in russischen Diensten — Vitus Jonassen Bering, der die ganze ungeheure Küste mit einem Netz von wissenschaftlichen Forschungen umspannte, zog von Kamtschatka aus ins Eismeer, durchsegelte mehr-

mals die Beringsstraße und meinte, daß hier eine Nordwestpassage gefunden werden müsse, „wenn man nicht im Norden vom Eise gehindert wird", unternahm eine Fahrt nach der anderen, machte großartige neue Entdeckungen, kam nach Petersburg zurück und berichtete davon. Von Neidern wurde ihm entgegengearbeitet, man verhöhnte ihn, entzog ihm seine Gehaltszulage und bedrohte ihm Leib und Leben. Noch einmal zog er aus, um zu zeigen, daß er seine Pflicht tat, mühte sich zehn, zwanzig Jahre lang unter allen nur erdenklichen Beschwerden und Leiden, führte seine fünfhundert Mitarbeiter, warf Licht über unbekannte Gegenden der Erde und starb endlich elend am Skorbut in einer Höhle auf der Beringsinsel.

— — Vor allem war es die Zeit der Walfischfänger und Geschäftsleute dort oben.

Von den Engländern wurde der Anfang gemacht. Aber es währte nicht viele Jahre, so folgten andre nach. Zuerst Holland. „Der verflixte Holländer", sagt Holberg, der zu dieser Zeit lebte, „er hat seine Spione draußen an allen Ecken." Und hier hatte er es wohl in der Tat, — jedenfalls kamen sie zahlreich genug nach dem Norden.

Sofort gab es Streit und Unfrieden zwischen

den Nationen. Dann wurde vom König von England der Moskowitischen Gesellschaft das alleinige Recht des Walfischfangs zuerkannt. „Sollen sie allein das Recht haben?" sagten die Holländer und fischten weiter. Nun aber rüstete die Moskowitische Gesellschaft ihre Fangschiffe zum Kampfe und schickte sie abermals hinauf. Aber die Holländer ergaben sich nicht. „Wir haben Spitzbergen längst vor ihnen gesehen", sagten sie. — „Aber wir sind es gewesen, die entdeckten, daß es hier Walfische gibt", sagten die Engländer. Noch aber besaß Holland dieselbe Macht zur See wie England. Es bewaffnete ebenfalls seine Walfischfänger, und bald erdröhnten Kanonenschüsse über das Eismeer hin. Und nun kam Dänemark-Norwegen hinterher. „Was soll das Schießen?" sagten sie. „Wir sind es, die eigentlich hier das Recht haben sollten, denn wir besaßen doch die alten Länder." Und damit schickten auch sie ihre Kriegsschiffe aus. „Wir verlangen Zoll und Abgaben!" sagten sie. — „Daraus wird nichts", antworteten England und Holland, sie, die sich ja sonst nicht in vielen Stücken einig waren, aber in dieser Sache hatten sie eine Meinung. Und nun kamen auch Deutschland, Spanien und Frankreich. — — —

Jetzt aber entstand eine solche Verwirrung,

Krieg und Lärmen dort oben, daß alle es schließlich für das richtigste erkannten, den Platz unter sich zu teilen, wenn es sonst nur Schlägerei und keine Walfische geben sollte. So wurde denn die Teilung vorgenommen. England nahm das beste Stück, sonst bekam jeder das Seine. Damit gab es denn leidlichen Frieden da oben und Handelsgesellschaften in allen Ländern. In Dänemark gründete man die Grönländische Gesellschaft.

Schließlich waren es aber die Holländer, die mit dem größten Teil des Fanges abzogen. Sie bauten Häuser auf Spitzbergen, Trankochereien, Werkstätten, Packhäuser; aus dem Speck wurde der Tran gleich dort oben bereitet, anstatt daß, wie es früher der Brauch war, die ganzen Walfische fortgeschickt wurden, und der Gewinn war so groß, daß unmöglich alles hingesandt werden konnte. Tausende von Menschen hielten sich die Sommermonate hindurch dort oben auf, Seeleute, Arbeiter, Handwerker, Kaufleute, — eine förmliche Stadt, wo das Horn der Bäcker seine Signale ertönen ließ, wenn das frische Brot aus dem Ofen gezogen wurde.

Abends nach beendetem Tagewerk haben sich die Gespräche dann wohl hier und da mit den Entdeckern beschäftigt, die vor Zeiten hier oben sich aufgehalten hatten. Die Jünglinge mögen

dann von großen Taten geträumt und auch manches große Wort gesprochen haben. Den Alten aber schien es, daß man es am besten hatte so, wie es war. Und damit stopften sie das neue Kraut in ihre langen Kreidepfeifen und zündeten sie mit dem Feuerstahl an.

Von Spitzbergen aus ging der Fang später weiter ins Meer hinaus, da die Walfische verscheucht waren, nach Jan Mayen und dort umher. Doch wurde er immer schwieriger und gefahrvoller, — man rechnete, daß zehn Schiffe in jedem Jahre verloren gingen. Bald erstreckte er sich auch in die Davisstraße und die Baffinsbai.

Aber ein Land nach dem andern wurde in die großen Kriege verwickelt, Menschen und Schiffe hatten andres zu tun, und mit dem Walfischfang hatte es ein Ende.

Im Eismeer konnten sich Walfische und Seehunde wieder tummeln. Und ungestört tappte der Eisbär wieder auf den Schollen umher. Nur einige kleine Eskimos gingen ab und zu auf Fang aus, je nachdem die Mitternachtssonne oder die winterliche Finsternis das Regiment dort oben führte.

So verging die Zeit, und es war, als hätte nie eine Menschenseele davon geträumt, den Richtweg nach Kathay und Indien zu finden.

kaum von großen Tiefen gefangen und noch weniger dem große Tiefen aufzusuchen haben. Den Alten aber folgen es, daß wenn es ein Leben hatte ist, wie es war. Und damit hoffnen sie Ihr neue Heimat in Ihrer besseren Kinderspielzeit und glaubten sie mit dem Geschenkchen an.

Den Schwimmern aus einer der Sonne Heiter weiten im Meer kommen, so die Tätigkeit verständlich merken, noch Jan Ellmann und sagt wie her. Doch wurde er dunner Informiert und geschehen, — man rechnete, daß gaben Schiffe in jenen Tiefen merkwürdigen Gulf erkundete er sich auch in die Deutschtiefe und die Schiffbrüchel.

Aber ein Fach noch dem nachsten wurde in die großen Kriegs premiebiel. Alexander und Schiffe Gelten mußten zu tun, und mit dem Tätigkeit kann hatte es ein Ende.

Jan Ellmann kannten sich Tätigkeit und Sprache unter Inspektion, und dagegen konnte der einfach weiter auf das Schiffen nahen. Nur einige Stelle Ellmann eingaben ich und zu auf Sonntag aus, je nachdem die Illustrationsdiskussion über die unterirdische Sinfonie des Kriegsmut fort oder folgte.

So verging die Zeit, und es war, als hätte sich eine Menschenkette davon erstreckt, den Tätigkeit noch Kriegs und Indien zu finden.

II.

Warm oder kalt

II.

Ilsen oder Iali

Warm oder kalt.

I.

Schwere Kriege waren über die Welt dahingegangen.

Endlich nach dem Wiener Kongreß gab es wieder Frieden. Und mit dem Frieden stellten sich auch Walfischfänger und Entdecker wieder dort oben in den alten Gefilden ein.

Rußland hatte sich kürzlich gerührt, um die Nordwestpassage zu finden. Im Jahre 1815 ging eine russische Expedition rund um Kap Horn und in die Beringsstraße hinauf. Sie kam nicht weit, aber in England wurde man doch ängstlich, daß die Russen die Entdeckung wegschnappen könnten, und das wollten die Engländer nicht über sich ergehen lassen. Sie waren doch die Großmacht zur See geworden, und nicht zum mindesten waren

es die Entdeckungsreisen gewesen, die ihnen dazu verholfen hatten. „Herr des Meeres" (Sovereign of the Seas) hatten sie ein Linienschiff schon vor Mitte des 16. Jahrhunderts getauft. Sie hatten doch Recht gehabt, alle die damals am Ufer standen und Hurra schrien für Hugh Willoughby, daß es bis zu den Sternen hinauf schallte! —

Der letzte Engländer, der oben gewesen war, Cooks Nächstkommandierender, war bald umgekehrt, — es sei der reine Wahnwitz, durch das Eis vordringen zu wollen, erklärte er.

Aber grade dieser Wahnwitz war es, der die Engländer lockte, — in großen Scharen meldeten sie sich, Offiziere und Mannschaften, um nach dem Norden ausgesandt zu werden. Aus Afrika, aus Amerika, von den Südseeinseln kamen sie heim, — jeder wollte etwas Ordentliches auszurichten haben in dieser friedlichen Zeit, und wie Parry sagte: es kam ihnen nicht drauf an, ob es kalt oder warm war!

Aber noch immer gab es Männer, die das Ganze ziemlich mutlos ansahen. Vor allem war es Kapitän Burney, — er hatte Cook als Leutnant begleitet und sagte nicht nur, daß es ein Wahnwitz sei, nein, er hielt das Ganze für direkt unmöglich, aus dem einfachen Grunde, weil Asien

und Amerika im Norden landfest zusammenhingen. Und dieser Ausspruch wirkte ja nicht eben ermutigend.

Aber andre traten auf, die wieder neue Reden führten.

Im Jahre 1816 hatten Wind, Strömung und Wetter das Polareis gelöst und ungeheure Massen davon südwärts gejagt. Eisberge und Eisschollen trieben in Menge bis zum 40. Breitengrade hinunter. In Nordeuropa wie in Amerika konnte man es an der Temperatur spüren. In diesem Jahre wollte in Pennsylvanien und Massachusetts der Mais nicht reif werden, was man seit Menschengedenken nicht erlebt hatte. Und nun zog man den Schluß, je mehr Eis südwärts getrieben werde, um so mehr offenes Wasser müsse im Eismeere zu finden sein. Und das erwies sich als richtig.

Da waren zwei tüchtige schottische Walfischfänger, die Scoresbys, Vater und Sohn, die auf ihren Fangreisen schon manche Entdeckung gemacht hatten. Der junge Scoresby bekam am Tage seiner Mündigkeitserklärung ein eigenes Schiff für das Eismeer, und während der Wintermonate studierte er auf der Universität Edinburgh. So wurde er Walfischfänger, Geschäftsmann, Gelehrter und Seemannsgeistlicher in einer

Person. Im Jahre 1817 kam er heim und berichtete, daß er das Meer eisfrei gesehen habe, weit nördlicher, als es bisher je beobachtet war, und er glaubte, daß das Jahr günstig sei zu Forschungen zwischen Grönland und Spitzbergen.

Und nun kam Leben in die Sache, die von jetzt ab mit mehr Gründlichkeit angefaßt wurde. Man lebte nicht mehr in der Idee, daß man so auf direktem Wege zu Gold und Herrlichkeit gelangen könne. Die Zeit war vorüber, wo die Eismeerexpeditionen gleich einen Brief an den Kaiser von Japan mitbekamen!

In England lebte ein Geograph mit Namen Barrow. Er war Sekretär in der Admiralität und hatte es sich als Ziel gesetzt, wieder Leben in die Polarforschung zu bringen. Nun machte er sich die aus dem Norden kommenden Meldungen zunutze, redete und schrieb; im Jahre 1818 gab er ein Buch über alle früheren Polarreisen heraus, und in einer Zeitschrift sagte er über die russische Expedition: „Es wäre doch demütigend, wenn eine Seemacht, die erst von gestern ist, im 19. Jahrhundert eine Entdeckung vollenden sollte, die im 16. Jahrhundert so gut von den Engländern begonnen wurde."

Das Interesse dafür verbreitete sich über ganz England. Und die Regierung setzte wieder die

Belohnung von 20 000 Pfund aus, die sie eingezogen hatte.

Und nun ging es daran!

Der Anführer war John Roß, ein Schotte und Kapitän in der Marine. Im Jahre 1818 gab die Regierung ihm zwei Segelschiffe, Isabella und Alexander. Der Nächstkommandierende war Leutnant Parry. Aufwärts segelten sie die Westküste von Grönland entlang und kamen in die Melvillebucht. Hier trafen sie einige Eskimos an Land. Roß hatte einen Delmetscher bei sich. „Kommt ihr von der Sonne oder vom Monde?" fragten die Eskimos. — Dann gingen sie in den Smithsund und weiter durch den breiten Lancastersund direkt westwärts. Große Begeisterung an Bord. Die Leute schrien Hurra, daß es von beiden Schiffen dröhnte, — hier war ja der offene Weg zum Stillen Ozean!

Aber weit waren sie nicht gelangt, als John Roß plötzlich Befehl zur Umkehr gab. Jedermann konnte ja sehen, daß der Sund vor ihnen durch Land verschlossen war, das war weder Nebel noch ein Eisberg. Auch war die Strömung so stark, daß er nicht näher gehen wollte. Aber einen Namen hatte er gleich bereit, das „Crokergebirge" nannte er es nach einem Sekretär in der Admiralität.

„Die Offiziere machten keinerlei Einwendungen", sagt Roß später, so daß er annehmen mußte, daß alle ihm zustimmten. Doch schrieb einer von ihnen später in einer Zeitschrift, daß sie alle fest überzeugt gewesen seien, daß hier die Nordwestpassage war. „Ich glaube fest und bestimmt", heißt es da, „daß jede lebende Seele an Bord sich schon darauf gefreut hatte, einen Brief aus dem Stillen Ozean an Freunde und Bekannte zu schreiben."

So mußte denn die Expedition wieder heimkehren.

Über ganz England ging es wie eine Welle von Erbitterung. John Roß war ein angesehener Mann, als er fortreiste; jetzt war es mit dem Ansehen aus.

II.

Nun war es Edward Parry, der hervortrat, einer der besten Namen in der Geschichte des Nordpols. So jung er war, gab die Regierung ihm doch zwei Fahrzeuge, Hekla und Griper, dazu den Befehl, die Nordwestpassage zu finden. Dann konnte er ja auch Auskunft bringen, wie es mit dem Lancastersund und dem Crokergebirge stand. Im Mai 1819 reiste er aus. Am Lande waren Menschenmassen versammelt und

winkten. Vielleicht stand auch John Roß in einem verborgenen Winkel und starrte den Schiffen nach. „Wüßte ich nicht, daß ich nach bester Überzeugung gehandelt habe", sagte er später, „so hätte ich es nicht ertragen."

Parry kam an den Lancastersund. „Alle Gesichter strahlten vor Erwartung, als wir in voller Fahrt hineinglitten", erzählt er. „Die Marsrahen waren dicht besetzt von Offizieren und Matrosen, und jede neue Meldung vom Ausguck wurde mit Begeisterung aufgenommen." Und richtig — die mystischen Berge von ehedem waren ganz verschwunden, im Weitersegeln fand er Sunde und Inseln und gelangte endlich ganz auf die Nordseite der Barrowstraße. Das englische Parlament hatte eine besondere Belohnung von 5000 Pfund ausgesetzt für den ersten Engländer, der den Grad erreichte, auf welchem sie sich jetzt befanden. Parry meldete dieses den Mannschaften und fügte hinzu, nun hieße es aushalten, damit sie im nächsten Sommer auch die Nordwestpassage finden könnten. Alles war Hoffnung und Freude.

Am anderen Tage aber schon wurde von der Ausguckstonne dichtes Packeis beobachtet; so weit das Auge reichte, nichts als Eis. Vierzehn Tage lang waren sie im Kampfe damit, endlich aber mußte Parry sich entschließen, auf der Melville-

insel zu überwintern. Dieses war die erste Expedition, die aus eigenem freien Willen im Eise überwintert hat. Nun richtete Parry sich also für den Winter ein, und mit bewundernswerter Umsicht geschah es. — Zuerst stellte er die ganze Mannschaft an, eine lange Rinne in das Eis zu hauen, drei bis vier Kilometer lang, die Matrosen mußten die Schollen hinaussegeln. Damit schaffte er einen Winterhafen. Die Kälte wurde scharf, alles Wasser schloß sich wieder, selbst das Schrauben des Eises hörte auf, als alles erstarrte, und nun wurde es still und finster um sie her. Jetzt wurde es ihnen klar, daß sie acht Monate Winter vor sich hatten. „Nur frischen Mut", sagte Parry, „es wird schon gehen." Erst ließ er Boote mit allem nötigen Proviant und Waffen an Land setzen für den Fall, daß die Schiffe zerstört werden sollten. Dann spannte er ein Zeltdach über das Deck und machte dieses mit Teppichen dicht, — so waren sie geschützt vor Sturm und Schnee und konnten sich trotzdem Bewegung in frischer Luft schaffen. Unter dem Deck war stets gut geheizt.

Mit größter Strenge hielt Parry auf Ordnung und Reinlichkeit. Jeden Morgen und Abend mußten alle Mann zur Musterung antreten, und jede Woche wurde eine ärztliche Untersuchung vor-

genommen. Proviant war in Fülle vorhanden, Offiziere und Mannschaften bekamen dieselbe Kost. So oft wie möglich schickte er Leute auf die Jagd aus, um frisches Fleisch zu schaffen, und täglich mußte jeder Mann Zitronensaft gegen den Skorbut trinken.

Aber Parry tat noch mehr. Er wollte keine schlechte Laune und grämlichen Gesichter haben, das sei nicht gut für die Gesundheit. „Spielt ihnen doch Komödie vor", riet er einigen der Offiziere. „Gebt eine Zeitung für sie heraus, für die jeder von euch einen Beitrag liefern muß!" wandte er sich an andre. Wirklich erschien die Zeitung bis zum Frühling jeden Montag mit den neuesten Ereignissen. Alle vierzehn Tage gab es eine Vorstellung, und als keine Stücke mehr zu finden waren, schrieb Parry selbst eine Komödie. Sie führte den Namen: „Die Nordwestpassage" oder „Mit dem Reisen ist's aus", und machte unendliches Glück.

Parry war auch der erste Nordpolfahrer, der vom Schiffe aus Ausflüge machte, um die Gegend zu erforschen. Übrigens benutzte er dabei nicht Schlitten, wie es später Brauch wurde, sondern einen Karren, um den Proviant zu verfrachten. Schließlich zerbrachen aber die Räder und blie-

ben liegen. Nach dreißig Jahren hat M'Clintock sie gefunden.

Mit der eingetretenen Sonnenwärme, die das Eis löste, brach Parry nach dem Westen auf. Aber das Eis wurde zu dicht, und im Oktober 1820 kehrte er nach England zurück, wo man ihn mit stürmischem Jubel empfing und ihm sofort die 5000 Pfund auszahlte, die er unter seine Leute verteilte.

Dreimal war Parry noch oben. Im Jahre 1821 mit zwei Kriegsschiffen, Hekla von ehedem und Fury. Chef der Hekla wurde Kapitän Lyon, der eben sonnenverbrannt aus der Sahara kam, wohin die Regierung ihn gesandt hatte, um eine Handelsverbindung zwischen England und dem Süden zu schaffen. Nun zog es ihn nach dem Norden. Einerlei ob kalt oder warm, wie Parry sagte. Die Expedition nahm ihren Weg durch die Hudsonsstraße, nördlich in den Foxkanal hinein, war zwei Jahre lang abwesend und kam bis zur Fury- und Heklastraße; — hier mußte doch ein Weg sein. Aber wieder wurde er gezwungen, zu wenden und nach England zurückzukehren.

Im Jahre 1824 zog er von neuem aus, schlug die Richtung durch den Lancastersund ein, probierte die Barrowstraße und die Prinz-Regentstraße ab-

wärts, erlebte es, daß Fury vom Eise zerdrückt wurde, legte ein Depot an mit Proviant und Booten — das später andern das Leben rettete — und kam im Jahre 1825 mit Hekla zurück.

Aber die Regierung vertraute Parry, und Parry vertraute auch sich selbst. Im April 1827 steuerte er wieder mit Hekla nordwärts, jetzt sollte es dem Nordpol selbst gelten! Fand sich dann auch kein Weg dort oben, so lohnte sich doch wohl ein Besuch am Nordpol. Das war ein neuer Gedanke! Er segelte also nach Spitzbergen, nahm siebenundzwanzig Mann und zwei Boote mit, die sie auf Schlitten über das höckrige Eis zogen mit Aufgebot aller Kräfte. Jeden Tag, ehe der beschwerliche Marsch begann, bekamen sie einen halben Liter Kakao mit Biskuits dazu, dann aber mußten sie sieben Stunden lang hart arbeiten ohne zu essen, denn es galt mit dem Proviant zu sparen. Ruhten sie dann aus, so bekam jeder von ihnen ein Stück trocknes, gepreßtes Fleisch (Pemmikan) mit einigen Biskuits und etwas kaltem Wasser. Dann hieß es wieder stundenlang sich quälen, — es kam vor, daß sie von vierundzwanzig Stunden vierzehn Stunden gehen mußten, oft bis an die Knie im Eiswasser. Parry sah ja bald ein, daß es in dieser Weise nicht fortgehen konnte, doch wollte er ungern sein Ziel

aufgeben. So richtete er eine Verbesserung in der Kost ein, die einzige, die möglich war, — einen halben Liter warmes Wasser für den Mann, wenn sie mit dem Tagesmarsch fertig waren, und das schien sie hochzuhalten. „Wir dürfen uns noch nicht ergeben", sagte Parry und sah sehnsuchtsvoll gen Norden. Aber nun fingen die Leute an krank zu werden, bei vielen schwollen die Beine an. Und jetzt sah er, wie das Eis ab und zu rascher mit ihnen südwärts trieb, als sie nordwärts marschieren konnten. Sie befanden sich jetzt auf 82° 45'. So sandte Parry einen Seufzer zum Nordpol hinauf und fuhr abermals in die Heimat zurück.

Aber es lag doch ein Glanz über seinem Namen, und hoch wurde er von seinen Landsleuten geehrt. Mancher Junge hat wohl auf der Straße hinter ihm her geschaut und sich die eigene Zukunft voll großer Taten ausgemalt.

Man erwies nicht nur denen Ehre, die etwas erreicht hatten, — wieviele waren das wohl — aber für alles neue Wissen, das sie dem alten hinzufügten, für jeden freudigen Schritt, der andern später eine Hilfe wurde, für Mut und Kraft im Dienste großer Pläne. Hurra für Edward Parry!

Jetzt hatte er fünf Reisen im Eismeer ge-

macht, war weiter westlich und höher nördlich gewesen als irgend einer vor ihm. Aber nun sagte Parry stopp.

III.

Ein Mann aber war in England, dem die Nordwestpassage nicht aus dem Sinn kommen wollte. Und jedesmal, wo er daran dachte, tauchten vor seinen Augen der Lancastersund und die Berge auf, die gar nicht existierten, und dann brannte die Scham in ihm. Er sah die Berge wie Nebel verschwinden, die Wogen in dem offenen, mächtigen Sunde plätschern weit in die Barrowstraße hinein nach Westen zu, und er stöhnte laut. Noch einmal wollte und mußte er wieder hinauf und die Schande von seinem Namen nehmen. Er hieß John Roß.

Mehr als zehn Jahre lang hatte er sich mit diesem Gedanken getragen und war mittlerweile sechzig Jahre alt geworden, aber das hinderte ihn nicht. „Laßt mich's noch einmal versuchen", bat er die Regierung. „Schönen Dank, nein", erwiderte man ihm in der Admiralität. „Ich habe dreitausend Pfund", sagte John Roß, „die lege ich dazu." — „Bedauern sehr", war die Antwort der hohen Herren, und damit wurde ihm die Tür vor der Nase zugemacht.

Nun wandte er sich an einen ihm bekannten reichen Kaufmann, Felix Booth. „Wie viel Geld gehört dazu?" fragte Booth. „Ach, nicht so arg viel", sagte Roß. Aber Booth trug Bedenken. „Hatte nicht die Regierung zwanzigtausend Pfund als Lohn zugesagt", meinte er, „da könnte es ja scheinen, als spekulierte ich auf diese Belohnung, — nein, nein, ich will nicht." Im nächsten Jahre aber stand Roß wieder vor ihm. „Jetzt kann ich Ihnen die freudige Nachricht bringen, daß die zwanzigtausend Pfund zurückgezogen sind", sagte er. Und nun schlug Felix Booth zu und gab ihm die 17 000 Pfund, die er brauchte.

Im Mai 1829 ging John Roß auf die Reise, mit Proviant für tausend Tage versehen. Es war das erste Mal, daß ein Dampfboot im Eismeere gebraucht wurde, ein altes dreimastiges Postschiff mit Namen „Victory". Der Nächstkommandierende war sein Brudersohn, James Roß, der schon früher mit ihm, ebenfalls mit Parry, draußen gewesen war.

Im August kamen sie in den Lancastersund an die Prinz-Regentstraße, und jetzt konnte er sich davon überzeugen, daß es kein Gebirge war. Croker mußte nun auf ein andresmal warten, um seinen Namen herzugeben. Weiter westwärts

segelte er, fand eine große Halbinsel, die er dem Rheder zu Ehren Boothia Felix nannte, ging in Winterquartier und erforschte das Land. James Roß fand den magnetischen Pol, — den Punkt, auf den die Kompaßnadel genau hinweist, südwestlich vom Nordpol. Zwei Jahre mußten sie überwintern, ehe sie wieder los kamen, versuchten dann den Dampfer nördlich um Boothia herumzubringen, waren aber genötigt, noch einmal zu überwintern, nur wenige Meilen nördlich von dem früheren Winterhafen entfernt. Und als das Frühjahr kam, gab es keinen andern Rat, als das Schiff liegen zu lassen, wo es lag, und sich zu Fuß auf den Weg zu dem Depot von Fury zu machen. Im Mai 1832 begaben sie sich auf die Wanderung durch Eis und Einsamkeit — einen vollen Monat gingen sie, taumelten, schleppten die Kranken auf Schlitten mit, kämpften sich durch bis zu Parrys Depot und mußten zum vierten Male in Finsternis und Öde überwintern.

Im nächsten Sommer, als das Eis aufging, fuhren sie in Booten aus, viele von ihnen krank, alle entkräftet durch Hunger und Mühsal, und gelangten endlich bis zum Lancastersund, wo die Wellen gegen das Eis plätscherten, aber kein Walfischfänger zeigte sich in der unendlichen Ein-

samkeit. Und kam nicht jetzt Hilfe, so war es zu spät, und sie waren eine Beute des Todes. —

Es war an einem Morgen in der Frühe zu Ende des August, alles außer der Wache schlief. Plötzlich — war denn das nicht ein Segel? John Roß wurde geweckt, im Fernglas entdeckte er ein Schiff. Die ganze Mannschaft wurde geweckt, die Boote aufs Wasser gebracht, Segel gehißt, Pulver abgebrannt als Signal, und nun ruderten sie, daß die Knöchel an den Händen weiß wurden. Da frischte der Wind auf, und das Schiff verschwand nach Osten zu.

Nach wenigen Stunden kam ein neues Fahrzeug in Sicht, sie ruderten, winkten, schrien, aber das Schiff zog seiner Wege, — nun wurde es ruhiger, und die Leute im Boot ruderten für ihr Leben, — da tauchte das Schiff wieder auf!

Noch eine Stunde, und sie sahen, daß eine Jolle heruntergefiert wurde und ihnen jetzt entgegen ruderte. —

„Habt ihr euer Fahrzeug verloren?" rief der Steuermann, der sie für schiffbrüchige Walfischfänger hielt. „Jawohl, das haben wir", rief Roß zurück, „und wer seid ihr?" — „Isabella von Hull, Kapitän Roß' früheres Schiff!" — „Und hier ist Kapitän Roß selbst!" — „Un-

möglich!" schrie der Steuermann, „er ist ja seit Jahren tot — — —"

Hier war also das Schiff, das er selbst auf seiner ersten Expedition geführt hatte. Es war jetzt von der Regierung ausgesandt, um seinen Spuren nachzuforschen, — die Hoffnung, ihn selbst noch am Leben zu finden, hatte man längst aufgegeben. Kaum hatte der Steuermann an Bord berichtet, so ging die ganze Mannschaft an den Wanten in die Höhe, und donnernde Hurras dröhnten ihm entgegen.

Im Oktober 1833 langten sie wieder in London an, und jubelnde Begeisterung schlug ihnen entgegen. Das war ein andres Zurückkommen! Hurra für John Roß und einen freundlichen Gedanken für das alte Postschiff, das dort oben liegt und im Eise kracht!

— — Noch einmal hören wir von John Roß, ehe er als alter, hochgeehrter Admiral stirbt. Das ist, als er zum dritten Male sich ins Eismeer begibt, um Franklin zu suchen. Damals war John Roß 73 Jahre alt. Vielleicht brannte immer noch die Hitze vom Lancastersund in ihm.

III.

Das Schicksal von 134 tapferen Männern

Das Schicksal von 134 tapfern Männern.

I.

John Franklin war Kadett in der Marine, beteiligte sich an einer Entdeckungsreise nach Australien, erlitt Schiffbruch in der Torresstraße, wurde aber gerettet, war unter Nelson mit bei Trafalgar, wo er glücklich dem Kugelregen entkam, und kämpfte bald in Europa, bald in Amerika. Bei Neuorleans wurde der junge Leutnant Franklin verwundet, und kaum genesen, begleitete er Kapitän Buchan als Nächstkommandierender, um den Nordpol zu erreichen, führte im nächsten Jahre eine seltsame dreijährige Landexpedition mit vier Mann an der Küste von Nordamerika, wenige Jahre später eine ähnliche Expedition mit neuen Entdeckungen, war drei Jahre lang Chef eines Kriegsschiffs im Mittel-

meer und sieben Jahre lang Gouverneur von Van Diemens Land. Als er dann im Jahre 1845 nach England zurückkehrte, fand er alle Menschen eingenommen vom Gedanken an die Nordwestpassage. Eben hatte die geographische Gesellschaft in London einen Plan ausgearbeitet, und die Admiralität stimmte diesem zu.

„Das wäre etwas für mich", dachte Franklin der jetzt etwa im sechzigsten Jahre stand. Ein Mitglied der Admiralität fragte Parry um Rat. „Jedenfalls der tüchtigste, den ich kenne", sagte Parry. „Laßt ihn nur reisen, sonst ist's sein Tod." — „Würde es nicht besser für Sie sein, erst etwas auszuruhen?" fragte man Franklin. — „Aber ich bin ja erst neunundfünfzig Jahre alt!" entgegnete dieser.

So gab man ihm die beiden Kriegsschiffe Erebus und Terror, mit denen James Roß kürzlich von einer Südseeexpedition heimgekehrt war. Ein Transportschiff mit Proviant und Kohlen wurde zur Begleitung mitgegeben, bis sie das Eis erreichten. Die Ausrüstung war für drei Jahre berechnet. Franklin selbst war Chef der Erebus, Kapitän Crozier führte Terror, die er kürzlich auch bei der Südseeexpedition geführt hatte. Alles in allem waren sie 134 Mann.

Gemäß der Regierungsorder sollte er durch

den Lancastersund und die Barrowstraße gehen, versuchen die Melvilleinsel zu erreichen, und alle Kraft einsetzen, um bis in die Beringsstraße zu gelangen, — sich aber nicht mit andern Untersuchungen unterwegs aufhalten. Kam er hier nicht weiter, so sollte er's im Wellingtonkanal versuchen, wenn sich hier der Weg als besser erwiese. Würde er im ersten Jahre vom Eise aufgehalten, so müsse er beim Wellingtonkanal ins Winterquartier gehen und im nächsten Jahre die Reise fortsetzen. Und wenn er bis zum Stillen Ozean gelangte, so sollte er auf die Sandwichsinseln zusteuern und die Mannschaft dort ausruhen lassen, ehe sie nach England weiter fuhren. So war der Plan.

Und damit stachen sie im Mai 1845 in See.

Das war ein großer Tag für England! Die Leute standen dicht gedrängt und wünschten gute Reise und glückliche Heimkehr. Von den Schiffen her grüßten Flaggen. Es blinkte von Uniformknöpfen, als sie da standen und die Mützen schwenkten. Die Mannschaft rief Hurra, und die Kriegsschiffe dampften davon den Weg nach dem Norden zu.

Anfang Juli waren sie an der Diskoküste oben in Westgrönland. Nach kurzer Zeit wurde das Transportschiff zurückgesandt und nahm Rap-

port mit an die Admiralität, Briefe für Verwandte und Freunde, und drei Mann wurden ihrer Gesundheit wegen heimgeschickt. „Ich hoffe, meine liebe Gattin und Tochter ängstigen sich nicht, wenn wir länger ausbleiben sollten, als sie sich gedacht haben", schrieb Franklin. Die Hoffnung schlug hohe Wogen an Bord. Einige baten, daß man aus der Heimat Briefe nach der Küste vom Stillen Ozean schicken sollte. Und alle waren voller Begeisterung für ihren Chef, Offiziere wie Mannschaften. „Die Freude hat ihn um zwanzig Jahre jünger gemacht", schrieb ein Leutnant.

So zogen Erebus und Terror stolz ihre Straße weiter gen Norden. Weit oben in der Melvillebucht trafen sie einen Walfischfänger und sandten durch ihn Grüße in die Heimat. Hier bot sich ihnen Gelegenheit, eine Menge Vögel zu schießen, die eingesalzen wurden. Franklin äußerte dem Walfischfänger gegenüber, daß sie seiner Meinung nach nun für fünf Jahre mit Proviant versorgt seien. Am 26. Juli begegneten sie ganz oben am Lancastersund wieder einem Walfischfänger. Da hatte die Expedition an einem Eisberge vertäut, und Offiziere und Mannschaften waren auf der Vogeljagd. Von allen Seiten knallten die Schüsse. Einige der Offiziere ruderten

an Bord des Walfischfängers und luden den Kapitän für den nächsten Tag zu Tische, doch hatte dieser nicht Zeit, da er auf der Heimreise war. „Grüßen Sie daheim, und bestellen Sie, daß alles wohl ist!“ sagten die Offiziere.

Der Walfischfänger setzte seinen Kurs fort und verschwand im Süden. Die Boote kehrten wieder zu den Kriegsschiffen zurück, vergnügt kamen die Jäger an Bord, und klirrende Ketten wurden eingeholt.

Und nun glitten Erebus und Terror in das Eis hinein.

II.

Ein Jahr verging, und allmählich fing man daheim in England an sich zu ängstigen. John Roß schrieb an die Admiralität, aber die Regierung war der Ansicht, daß es noch zu früh sei, eine Entsatzexpedition auszuschicken. Die Hudsonsbai-Gesellschaft aber sandte Befehl an einen ihrer Angestellten, Dr. Rae, der eben im Begriff war, eine Reise nach dem Norden zu unternehmen, sich nach Franklin umzusehen. So machte sich dieser von Fort Churchill an der Hudsonsbai auf, war im August auf Boothia Felix, fand aber keine Spur. Dann brach der Herbst herein, und

es wurde zu spät, um noch in diesem Jahre weiter zu kommen.

So ging wieder ein Jahr hin.

Und nun fing alle Welt an, ernstlich um Franklin und alle seine Leute zu bangen. Die Regierung schrieb eine Belohnung aus für die Walfischfänger, wenn diese den Lancastersund durchforschen wollten, ließen es aber vorläufig dabei bewenden.

Und wieder verging ein Jahr.

Von der Franklin-Expedition wurde nichts gehört noch gesehen.

Jetzt kam auch die Regierung in Unruhe, überall in den Häusern herrschte Angst und Verzweiflung. Und nun wurde die umfangreichste Nachforschungsarbeit ins Werk gesetzt, die jemals auf der Erde unternommen worden ist. Über vierzig Expeditionen durchsuchten jahrelang die ganze Nordküste von Amerika und alle nördlicher gelegenen Inseln und Seen. Drei Wege gab es zu erforschen: vom Westen her durch die Beringsstraße, falls sie so zu der Nordwestpassage gelangt sein sollten, — vom Osten durch die Baffinsbai, wenn sie nicht weiter als dahin gekommen waren, — und vom Süden herauf über Land von Nordamerika, falls sie etwa die Schiffe hätten verlassen müssen und südwärts gereist wären.

Von allen Seiten meldeten sich tapfre Männer, um dabei zu sein. Ein Schiff nach dem andern wurde in denkbar bester Weise ausgerüstet, es wurde Dampfkraft angewandt, das Eis mit Pulver gesprengt, Kanonenschüsse donnerten, um Hilfe herbeizurufen, gedruckte Zettel wurden an kleinen Ballons befestigt und über Land und Meer ausgesandt, man fing Füchse, band ihnen Botschaften um den Hals und jagte sie davon, streute Flaschen und Kupferhülsen mit Briefen über das ganze Eismeer aus und richtete Signalstangen im Lande auf. Und jeder einzelne Mann von all denen, die auszogen, war bereit sein Leben einzusetzen: Kellett, Collinson, M'Clure, M'Clintock, John Roß, James Roß, Penny, Kane, Stewart, Austin, Ommaney, Osborn, Forsyth, Kennedy, Inglefield, Belcher, Richardson, Rae, — diese und viele andre samt ihren tapfern Leuten taten alles, was Menschen vermochten. Die Franklinaufsuchung war jetzt während einer Reihe von Jahren das große Ziel der Polarforschung, wie es vorher die Durchfahrten waren und später der Pol.

England, die Vereinigten Staaten und Privatleute von allen Orten kamen mit Beiträgen, großen und kleinen, — alles in allem rechnet man, daß zwischen 30 und 40 Mill. Kronen

draufgegangen sind. Die englische Regierung versprach 20 000 Pfund dem, der die Franklinexpedition rettete, und 10 000 Pfund für die erste sichere Nachricht über ihr Geschick. Lady Franklin rüstete auch Expeditionen aus. Überall in der Welt wartete man in Spannung und Angst, am meisten die, die ihre Angehörigen an Bord hatten.

Aber ein Schiff nach dem andern kehrte heim, — nicht das kleinste Zeichen hatten sie gefunden.

III.

An einem Wintertage des Jahres 1850 fuhren zwei englische Kriegsschiffe von London aus mit dem Kurs südwärts gegen Kap Horn, — es war Collinson auf Entreprise und M'Clure auf Investigator. Beide sollten durch die Beringsstraße gehen, um von dort aus nach Franklin zu forschen.

Die Schiffe fuhren auf verschiedenen Wegen. Collinson, der Höchstkommandierende, langte einige Tage früher in Honolulu an, und als M'Clure nachkam, war Entreprise schon wieder abgefahren. M'Clure aber wollte auch nicht zurückstehen und fuhr direkt auf die Beringsstraße zu, anstatt sich mehr an der Küste zu halten, wie es die Route war. Dort erfuhr er

von einem englischen Schiffe, daß Collinson noch nicht angekommen sei. Später traf auch dieser ein, fand aber M'Clure nicht, sah nichts von der Franklinexpedition, überwinterte zweimal und reiste auf demselben Wege, den er gekommen war, wieder heim.

Aber nun war es M'Clure, der nicht warten wollte. In voller Fahrt ging er durch die Beringsstraße, suchte bei der Melvilleinsel, ebenfalls an der Küste von Nordamerika und kam an die Beringsinsel, — in Nebel und Sturm fuhr er in die Prince of Walesstraße ein, aber da kam das Packeis, und er mußte mitten drin überwintern, benutzte aber die Zeit zu Schlittenexpeditionen rings umher, bei denen jeder Mann ziehen helfen mußte.

Von den Franklinleuten aber fand er keine Spur. Überall war es öde und still.

Auf einer Schlittenreise nordwärts machte er indessen eine Entdeckung. Die Prince of Walesstraße, die er selbst fast ganz durchsegelt hatte, mündete in den großen Melvillesund, den andre schon früher von der andern Seite her besucht hatten. Mit anderen Worten — hier hatte er die Nordwestpassage! Den Weg, der so lange schon gesucht war, nach dem Stillen Ozean hinüber, den Kathayweg, nach dem sie schon seit

Cabots Zeiten geforscht hatten. Vorläufig aber war keine Rede davon, daß man durchkommen konnte. M'Clure stand nur da und schaute hinüber.

Auch im Sommer kam er nicht weiter, und von neuem hieß es: überwintern. Von nun an war es auch aus mit den Nachforschungen nach andern, denn bald gestaltete sich die Lage so, daß sie genug mit sich selbst zu tun hatten. Eines Tages unternahm M'Clure eine Schlittenfahrt hinüber nach der Melevilleinsel. Dort entdeckte er in einem Merkstein ein Schreiben von einer der Hilfsexpeditionen, die vom Osten gekommen waren. Kapitän M'Clintock hatte es im Frühling während einer seiner großartigen Schlittentouren dort niedergelegt. Er berichtete, daß drüben auf der Beechyinsel ein Depot mit Proviant wie auch ein Boot läge. Das wäre nun eine herrliche Sache gewesen, leider aber war es allzu weit, als daß man nur daran hätte denken können hinüberzukommen. So schrieb denn M'Clure einen Bericht über seine Entdeckung der Nordwestpassage und sagte, wo das Schiff eingefroren lag. Das Schriftstück versenkte er auch in den Merkstein, einen besseren Briefkasten gab es nicht, aber dieser hat sich auch als vorzüglich erwiesen.

Nun fing es an ziemlich ernst für sie auszusehen. Der Proviant verringerte sich mit jedem Tage, mit der Jagd war nichts auszurichten, und die Speiserationen mußten verkleinert werden. Als endlich der nächste Sommer kam, war er so kalt, daß das Eis nicht aufging. So verzweifelt die Situation auch war, sie mußten sich darauf einrichten, noch einen Winter liegen zu bleiben. Eines aber war sicher, — sollten alle bis zum Sommer hier bleiben, so bedeutete das Hungertod für die ganze Besatzung. Aber ebenso wenig ratsam schien es M'Clure, daß alle das Schiff verlassen sollten, das stark genug war, noch einen Kampf auszuhalten. So beschloß er im September zum Frühling die Hälfte der Besatzung zu entlassen, die dann versuchen sollte, südwärts zu kommen. Die andre Hälfte, die dreißig kräftigsten Leute, wollte er bei sich an Bord behalten und so mit ihnen dem Winter entgegengehen. Lieber das, als das Fahrzeug im Stich lassen. Es wurde noch nicht entschieden, wer zurückbleiben sollte, aber die ganze Mannschaft nahm den Plan des Chefs mit Begeisterung auf.

So mußten sie denn versuchen auszuhalten. „Hungrig sind wir alle", steht im Tagebuch, „aber mit Sparsamkeit halten wir uns hin, da wir ja jetzt keine Anstrengung haben." Zwei Fest-

tage wußten sie sich indessen zu verschaffen: den 26. Oktober, an dem sich die Entdeckung der Nordwestpassage jährte, und den ersten Weihnachtstag, — da gab es guten alten englischen Plumpudding, und kam auch auf den einzelnen nicht viel davon, so war doch der Appetit umso besser. Alle hatten den festen Vorsatz, zufrieden zu sein, und so waren sie es auch.

Nun brach das neue Jahr an mit 44 Kältegraden. Die Feuerung ging aus, der Skorbut setzte ihnen hart zu, ein Drittel der Mannschaft lag in ärztlicher Behandlung, und im März mußte M'Clure entscheiden, wer das Schiff verlassen sollte. Es war ja besser, einen Versuch zu machen. So traf er die Wahl und setzte alle diejenigen, die fort sollten, auf volle Kost, damit sie Kräfte sammeln konnten.

Und nun war der Abschied nahe, — in der nächsten Woche sollten sie sich trennen. Den Tag zuvor war einer von der Mannschaft gestorben, ein junger Bursche, der sich's hatte einfallen lassen, in des Doktors Kabine zu gehen und von dem Spülwasser der Arzneiflaschen zu trinken. M'Clure wanderte in der Nähe des Fahrzeugs auf und ab und beredete sich mit dem Nächstkommandierenden, wie es möglich zu machen sei, ein Grab in das hartgefrorene Erdreich zu hauen.

Da kommt ein Mann eiligst über das höckrige Eis auf sie zugelaufen. Sie glauben, daß es einer von ihren Leuten ist, der von einem Bären verfolgt wird, da er so wunderlich mit den Armen um sich schlägt. Vielleicht hat er zur Probe die neuen Reisekleider angelegt. Plötzlich aber steht er hundert Meter vor ihnen still, und sie erkennen nun eine verwilderte Gestalt. Auf Eskimoweise schwingt er die Arme und ruft einige Worte, doch hören sie nur einen Schrei durch den Sturm, — dann kommt er näher, er ist schwarz im Gesicht, schwarz wie Ebenholz. Einen Augenblick lang zweifeln sie, ob es wirklich ein Mensch sein kann — „hätte er uns etwas gezeigt, das einem Schwanz oder Pferdefuß glich, so hätten wir wohl das Hasenpanier ergriffen!" — Aber sie blieben tapfer auf ihrem Posten, und nun sagte die Gestalt: „Ich bin Leutnant Pim von Resolute. Kapitän Bellett liegt mit seinem Fahrzeug bei der Dealyinsel" Da stürzen sie auf ihn zu und erfassen seine Hand, Worte können sie nicht finden, aber die ganze Mannschaft weiß es in einem Nu, selbst die Kranken kommen aus ihren Kojen. „Den Empfang, der ihm hier zuteil wurde, wird er sicherlich nie vergessen und bis an das Ende seiner Tage im Herzen bewahren."

Er hatte Hundeschlitten und Leute mit sich,

war aber voraus geeilt. Im vergangenen Herbst hatte eine von Kelletts Schlittenexpeditionen M'Clures Bericht im „Postkasten" auf der Melvilleinsel gefunden, sie kehrte zum Schiffe zurück mit der Meldung, aber es war zu spät im Jahre, und sie mußten bis zum Frühling warten. Dann aber machte sich Leutnant Pim auf den Weg, — so früh im Jahre hatte noch nie jemand vor ihm in diesen Gegenden eine Schlittenfahrt unternommen.

Nun setzte M'Clure sich dran und verfaßte einen Brief an die Admiralität in London.

Er wollte mit dreißig Mann noch einen Sommer und einen Winter hier bleiben und im nächsten Jahre versuchen die Leopoldinsel zu erreichen, wo man freundlichst nach ihnen suchen möge. „Doch soll man dem Chef die Order mitgeben, falls sie uns dort nicht finden, sofort Kehrt zu machen. Da ist es vergeblich, weiter nach uns zu suchen, und es sollen keine Menschenleben für uns geopfert werden."

M'Clure steckte sein Schreiben in die Tasche und machte sich auf den mehrwöchigen Weg, um Kapitän Kellett zu besuchen.

Man kam überein zwei Schiffsärzte mit zum Investigator zurückzunehmen, um den Gesundheitszustand an Bord zu untersuchen. Dann soll-

ten alle Kranken in die Heimat geschickt werden, und alle Gesunden wählen, ob sie bei M'Clure auf dem Fahrzeuge bleiben oder mit Kellett gehen wollten.

Nun aber erlebte M'Clure eine große Enttäuschung. Die Ärzte erklärten, daß alle ohne Ausnahme heimgesandt werden müßten. Und von der Mannschaft waren es nur vier Mann, die sich kräftig genug fühlten, noch einen Winter dort durchzumachen. „Aber das bin ich meinen Offizieren schuldig", schreibt M'Clure, „zu sagen, daß sie sich alle meldeten und den Wunsch aussprachen, an Bord zu bleiben." Jedoch ohne Mannschaft konnte das nicht angehen, und so mußte M'Clure sich vor seinem Schicksal beugen. Er sandte die Schiffsboote mit Proviant an Land für ein Depot andern zu Nutzen. Dann errichtete er einen Denkstein über dem Grabe des verstorbenen Matrosen, hißte den Wimpel auf dem Fahrzeuge auf Top und verließ dieses schweren Herzens, als trennte er sich von seinem liebsten Freunde. Und nun gingen sie hinüber auf die Dealninsel, — die ersten, die den Weg zwischen dem Stillen und dem Atlantischen Ozean passierten.

Es war ihm nicht leicht ums Herz an diesem Tage, dem armen M'Clure! Ihn hätte es

nicht schwer gedäucht, noch ein weiteres Jahr hier liegen zu bleiben.

IV.

Sieben Jahre waren vergangen, seit Franklin ausreiste, und während dieser ganzen Zeit hatte man keine andre Spur entdeckt als einen Zeltplatz, den Austin und Ommaney im Jahre 1850 oben am Wellingtonkanal fanden, samt einigen Anzeichen, daß Franklin auf der Beechyinsel überwintert haben mußte. Das war das einzige Resultat. Und es hatte seinen guten Grund, daß nichts weiter gefunden wurde.

Denn obwohl man von Westen und Osten, im Norden und wieder südwärts forschte, — ein Fleck wurde nie untersucht. Das war King Williamsland. Und grade dieses war der einzige Ort, wo man es hätte tun sollen.

Sieben Jahre waren vergangen, — nun meinte die englische Regierung getan zu haben, was in ihrer Macht stand. Auch waren alle Schiffe für den Krimkrieg nötig. Im Jahre 1853 beschloß die Admiralität, die Namen von Franklin und seinen Leuten in den Schiffslisten zu löschen.

Im nächsten Jahre aber traf eine Botschaft von Dr. Rae ein, einem Angestellten der Hudsonsbai-Gesellschaft.

Dr. Rae arbeitete vom Süden aus zu Lande. Fast in jedem Jahre bis 1851 war er draußen gewesen mit der Order, nach Franklin zu suchen und gleichzeitig Karten von den Hudsonsbai-Ländern aufzunehmen. Aber niemals hatte er seine Spur entdeckt.

Nun, im Jahre 1853, kam er wieder nach dem Norden hinauf mit dem einzigen Zweck, eine Karte von der Boothia-Halbinsel zu zeichnen. Hier stieß er auf einige Eskimos, und diese berichteten, daß sie vor drei Sommern auf der Südspitze von King Williamsland gewesen seien. Hier hätten sie eine Schar weißer Männer gesehen, mager und zerlumpt, die ein schweres Boot langsam auf einem Schlitten südwärts schleppten, und die sagten, daß sie an den großen Fluß hinunter und zu ihren Leuten wollten. Einige Wochen später zogen die Eskimos denselben Weg und fanden dreißig Leichen. Alle lagen an der Küste nordwestlich des Großen Fischflusses. Weiter draußen kamen sie auf eine Insel, dort lagen fünf Leichen. Einige Gegenstände, die sie fanden, u. a. Silbersachen, hatten die Eskimos an sich genommen. Diese zeigten sie dem Dr. Rae, und der las die Zeichen, — sie hatten Franklin und einigen seiner Offiziere gehört.

Das war die Botschaft, die Dr. Rae nach

England brachte. Und die Regierung zahlte ihm die 10 000 Pfund für die erste sichere Nachricht.

Nun konnte man sich also das traurige Schicksal der Franklinexpedition ausmalen. Aber nach dem Wege, den sie genommen hatte, schien es, als hätte sie eine Nordwestpassage gefunden.

„Sie schmiedeten deren letztes Glied mit ihrem Leben", sagte Dr. Richardson.

Darum bekam M'Clure nur die Hälfte der vom Parlament ausgesetzten Belohnung.

Ungern wollte die englische Regierung jetzt noch weitere Menschenleben der Gefahr preisgeben, aber im Februar 1855 sandte sie gleichwohl eine kleine Landexpedition nach dem Fischflusse aus. Seltsamerweise hatten sie keinen Dolmetscher bei sich und konnten nur durch Zeichen fragen oder antworten. Sie sahen auch einige den Verschollenen gehörende Dinge, erfuhren aber weiter nichts von Bedeutung.

So mußte man also bestimmt annehmen, daß Franklin und alle seine Leute da oben elend zu Grunde gegangen waren, und die englische Regierung gab es auf, weiter nachzuforschen.

V.

Lady Franklin aber konnte es nicht aufgeben.

Jedenfalls wollte sie erfahren, wo das Schreckliche geschehen war, wie lange sie ausgehalten hatten, und ob sich irgend eine schriftliche Botschaft von ihnen dort oben im Eise fände.

Und viele Menschen gab es in England, die ihr zustimmten.

Das, was Dr. Rae gehört hatte, betraf ja nicht alle Teilnehmer der Expedition. Konnten nicht vielleicht einige von ihnen einen andern Weg gewählt haben? Wo waren sie? War es völlig ausgeschlossen, daß Einer — wenn auch nur ein Einziger — noch am Leben sein konnte? Vielleicht war er zwischen ferne Eskimostämme geraten, vielleicht durch Frost und Entbehrungen zum Krüppel geworden, so daß er nicht weiter kommen konnte. Und selbst wenn alle tot waren, sollte man nicht gleichwohl sie aufzufinden suchen, damit sie in heimischer Erde ruhen konnten? —

So rüstete denn Lady Franklin selbst eine Expedition aus, sie und einige Freunde. Mehrere der großen Polarfahrer hatten sich als Führer erboten. Die Wahl fiel auf M'Clintock. Sie kaufte ein kleines Dampfboot, Fox, und als Dolmetscher wurde Carl Petersen mitgegeben, ein Däne, der in Grönland gelebt und schon mehrere Expeditionen als Dolmetscher begleitet hatte. Erst eine Woche zuvor war er von einer Grönland-

reise zurückgekehrt und hätte wohl gern ein Weilchen in Ruhe daheim in Dänemark verbracht, aber als er M'Clintocks Namen hörte, griff er zu und eilte auf schnellstem Wege nach England.

Im Juli 1857 ging Fox von Aberdeen ab. Lady Franklin war an Bord, um Lebewohl zu sagen, und die Mannschaft brachte ihr ein ehrliches Hurra. Dann stachen sie in See, während dichte Volksmassen am Lande ihre guten Wünsche hinter ihnen her sandten.

Und nun hieß es wieder auf Nachricht warten, ein Jahr oder länger. Lady Franklin hatte in der Instruktion, die M'Clintock sich erbeten hatte, ausgesprochen, daß er natürlich mit aller Macht nach mündlichen Aufklärungen und schriftlichen Grüßen oder Aufzeichnungen über die Arbeiten der Franklinexpedition suchen müsse. „Aber", schrieb sie, „was die verschiedenen Ziele der Expedition betrifft, so bin ich überzeugt, daß Sie wissen, daß die Rettung eines Einzigen vom Erebus oder Terror, der möglicherweise noch am Leben sein könnte, die schönste Frucht aller unsrer Anstrengungen wäre. Es ist mein Wunsch, daß alle andern Ziele gegen dieses eine zurückstehen sollen."

* * *

Zwei Jahre vergingen.

Es war an einem Septembertage, als Fox unter M'Clintocks Kommando wieder auf die englische Küste zusteuerte.

Kein Überlebender von der großen Expedition war an Bord. Aber den einzigen schriftlichen Bericht, der jemals über die Franklinleute gefunden ist, brachten sie mit.

Und viel gab es zu erzählen.

Fox hatte im Anfang Unglück gehabt, war bei der Melvillebucht im Eise stecken geblieben; acht Monate lang, bis zum April des nächsten Jahres, wurden sie damit südwärts getrieben und mußten nach Westgrönland gehen, um zu reparieren; fuhren wieder bis zum Lancastersund hinauf und überwinterten das nächste Jahr bei der Beechninsel. Und zeitig im Jahre 1859 begaben sie sich auf lange Reisen mit Hundeschlitten.

Im Februar, bei grimmigster Kälte, brach M'Clintock auf, war am magnetischen Pol und traf einen Eskimostamm von etwa fünfzig Köpfen. Diese erzählten von weißen Männern, die an einem Flusse auf einer Insel vor Hunger gestorben seien.

Im April unternahm er eine neue Schlittenreise längs der Ostküste von King Williams-

land, hinüber nach der Montrealinsel, die Simpsonstraße entlang, — und stieß auf verschiedene Eskimoschwärme. Diese erzählten von zwei großen Schiffen, die vor einigen Jahren an die Westküste von King Williamsland gekommen seien. Aber im Herbst sank das eine, während das andre vom Eise zerdrückt wurde. Alle die weißen Männer hatten Boote mitgenommen und waren bis an den Großen Fischfluß gekommen, dort starben sie. Im folgenden Winter fanden die Eskimos ihre Leichen, einige waren begraben, andre nicht, — hier konnte M'Clintock noch einiges von ihren Sachen sehen, auch die Überreste eines Bootes. Verschiedene Dinge, die er den Eskimos abgekauft hatte, brachte M'Clintock mit, silberne Teller, Löffel und Gabeln, auch einige Uniformknöpfe — der Preis dafür bestand in einigen Nähnadeln! Der Dolmetscher zeigte ihnen ein Buch und fragte, ob sich nicht irgend etwas dieser Art vom Schiffe gefunden habe. Jetzt nicht mehr, erwiderten die Eskimos, aber früher — viele, viele.

An einem Abende des Mai zog M'Clintock die Küste entlang südwärts, er selbst stapfte im Schnee auf dem Lande, um zu untersuchen, während die Übrigen auf dem Eise weiter wanderten. An einer Stelle, wo der Wind den meisten Schnee

weggefegt hatte, fand er ein ausgebleichtes Skelett, an dem nur noch einige Fetzen von Kleidern hingen. Der Tote schien grade aufs Gesicht gefallen zu sein. Es war, wie die Eskimos gesagt hatten: sie starben im Gehen. In der Nähe lag eine Brieftasche mit einigen Briefen, aber die Feuchtigkeit hatte alle Schrift ausgelöscht.

Mittlerweile machte der Nächstkommandierende, Leutnant Hobson, einen Fund an der Westküste. Erst waren es an einem großen Merkstein die Überreste von drei Zelten, voll von Teppichen, Kleidern und Patronen. Aber nicht ein einziges geschriebenes Wort. Dann aber fand er bei Point Victory einen andern Merkstein und in diesem eine Blechbüchse. Da lag der Bericht.

Lang war er nicht. Das Papier, auf dem er geschrieben, war eines der Art, wie es von der Admiralität den Schiffen mitgegeben wurde, um als Flaschenpost benutzt zu werden. Dieses Papier enthielt das in sechs Sprachen gedruckte Ersuchen an den Finder, es nach London zu senden. Leutnant Gore hatte darauf geschrieben:

„28. Mai 1847. S. M. S. Erebus und Terror überwinterten im Eise auf 70° 05′ nördl. Breite und 98° 23′ westlicher Länge. Sie überwinterten 1846—1847 bei der Beechyinsel, 47° 43′ 28″ nördl. Breite und 91° 39′ 15″ westlicher Länge.

Waren den Wellingtonkanal hinaufgesegelt bis 77° nördl. Breite, zurück an der Westseite der Cornwallisbucht entlang. Sir John Franklin kommandiert die Expedition. Alles wohl."

Und unter dem gedruckten Ansuchen stand:

„Eine Expedition von zwei Offizieren und sechs Mann verließen die Schiffe am 24. Mai 1847."

Es war unterzeichnet:

Gm. Gore, Leutnant.

Chas. F. de Voeux, Unterleutnant.

Wenn es in dem Schreiben scheint, als stände da, daß sie 1846 und 1847 bei der Beechyinsel überwinterten, so ist das verkehrt. Es war in den Jahren 1845 und 1846. Das ergeben die andern Daten. Vermutlich verhält sich die Sache so, daß er erst die Jahreszahlen „1846—1847" grade unter die Breiten- und Längengrade geschrieben hatte, um zu erklären, daß sie zur Zeit sich dort befänden. Und dann wird er später des Platzes wegen mit den ersten Worten des Berichts in derselben Zeile angefangen haben.

Auf den Rändern des Papiers aber stand in andrer Handschrift:

„25. April 1848. S. M. S. Terror und Erebus wurden am 22. April verlassen, 15 Seemeilen nord-nordwest von dieser Stelle, nachdem sie dort am 12. September 1846 im Eise fest

gelegen hatten. Offiziere und Mannschaften, im ganzen 105 Mann, unter dem Kommando von Kapitän J. R. M. Crozier, landeten hier auf 69° 37′ 42′ nördlicher Breite, 98° 4′ westlicher Länge. Dieses Papier wurde von Leutnant Irving unter dem Merkstein gefunden, der vermutlich von Sir James Roß im Jahre 1831 aufgerichtet ist, vier Meilen gegen Norden, wo es von dem jetzt verstorbenen Kapitänleutnant Gore im Mai 1847 niedergelegt wurde."

Dann erklärte er, warum sie den Bericht an dieser Stelle niedergelegt hatten, und man liest weiter:

„Sir John Franklin starb am 11. Juni 1847, und die gesamte Anzahl der Toten beträgt bis jetzt 9 Offiziere und 15 Mann."

Dieses war unterzeichnet:

J. R. M. Crozier, Kapitän und ältester Offizier.

James Fitzjames, Kapitän vom Erebus.

Unter Croziers Namen steht noch hinzugefügt: „Und begibt sich morgen nach dem Backstrom."*)

— Leutnant Hobson ging nun direkt in der Richtung auf den Großen Fischfluß zu. Er sah nicht viel auf seinem Wege, aber Ende Mai fand er in der Erebusbucht ein großes Boot mit zwei

*) Großer Fischfluß, 1834 von George Back entdeckt.

Leichen, — einen jungen Mann vorne, einen etwas älteren unter einer der Ruderbänke.

Das Boot befand sich auf einem großen Schlitten. Neben dem Boote lagen zwei doppelläufige Gewehre, jedes mit einem geladenen Lauf. Oben im Boote Kleider, Werkzeuge, etwas Tee und Schokolade, aber kein andrer Proviant, Bücher, fünf Taschenuhren, Silberzeug, einiges mit Franklins Wappen gezeichnet. Drei Bücher lagen aufgeschlagen, ein Neues Testament, ein Gesangbuch und ein kleines Buch mit Gedichten, — der zuletzt darin las, hatte an seine Mutter gedacht!

— Das war es, was M'Clintock und Leutnant Hobson bei ihrer Heimkehr zu erzählen hatten.

VI.

Jedermann konnte sich sagen, daß Franklin und seine Leute eine Masse von schriftlichen Aufzeichnungen über ihre traurige Reise hinterlassen haben mußten. Schiffsjournale, so lange sie an Bord waren, Tagebücher sowohl aus dieser wie auch aus späterer Zeit, Berichte von den Resultaten, die sie erreicht hatten, und auf der letzten Wanderung Botschaft von dem Zustande unterwegs und Anleitung für die, die nach ihnen suchen würden. Von diesen mehr als 130 Mann mußten

sich doch weitere Mitteilungen finden als nur wenige Zeilen in einer Blechbüchse.

Und die Menschen, die hier oben lebten und alljährlich von Ort zu Ort zogen, vom Inlande bis zur Küste, die Eskimos, mußten nicht auch sie mehr erzählen können als das wenige bisher Gehörte? —

C. F. Hall war ein Amerikaner, der Klarheit in die Sache bringen wollte, indem er unter den Eskimos wohnte. Zweimal hat er sich jahrelang da oben niedergelassen, aber nicht ein einziges geschriebenes Wort von Franklin oder seinen Leuten fand er. Doch erzählten die Eskimos, daß die weißen Männer geschriebene Bücher und Papiere versteckt und einen Stein darüber gelegt hätten. Einem andern hatten sie gesagt, daß der letzte von all den weißen Männern sie in einen Merkstein gelegt habe. Aber Hall hat sie niemals gefunden. — In der Nähe von Kap Herschel sollten Franklins Leute einige Eskimofamilien getroffen haben. Aber die Eskimos machten sich aus dem Staube, um keine Last von ihnen zu haben, und die weißen Männer starben vor Hunger.

Mit diesen Nachrichten kehrte Hall in die Vereinigten Staaten zurück.

Aber noch Andre fanden sich, die es versuchen

wollten, eine genauere Spur zu finden. Dreißig Jahre waren jetzt vergangen, aber die große, unglückliche Expedition lag ihnen noch immer in Gedanken. Und hier folgen die letzten Blätter von der Geschichte der Franklinexpedition.

Im Jahre 1878 zog der Amerikaner Schwatka nordwärts mit der Absicht, im Sommer King Williamsland zu durchforschen. Immer noch sprachen die Eskimos von den verhungerten weißen Leuten, die nach dem Süden zu wanderten. An der Ostküste der Adelaidehalbinsel war ein Teil von ihnen zurückgeblieben. Es war nur noch ein Marsch von wenigen Tagen bis zur Mündung des Großen Fischflusses. Hier starben sie alle. Man hat diesen Ort später die Hungerbucht (Starvation Cove) genannt.

An einer Stelle auf King Williamsland fand Schwatka ein offenes Grab mit einem Skelett darin — an einer silbernen Medaille erkannte er, daß es Leutnant Irving war, der diese einst auf der Seekriegsschule für eine mathematische Arbeit erhalten hatte. Er nahm die Leiche mit und begrub sie später in Schottland.

Unter einem Stein fand Schwatka ein Papier, auf dem eine mit dem Finger zeigende Hand gemalt war, und das Papier lag so, daß diese nach Süden wies. Vielleicht hatte es einer von

der Mannschaft hingelegt, der nicht schreiben konnte oder keine Kraft mehr dazu hatte.

Von den Eskimos erfuhr er, daß sie eine ganze Anzahl geschriebener Bücher, die gefunden wurden, ihren Kindern als Spielzeug gegeben hatten. Natürlich waren sie längst völlig zerstört. Die Eskimos behaupteten auch, daß einige von den weißen Männern, wahnsinnig vor Leiden, ihre Kameraden getötet und gegessen hätten.

Man sagt, daß Kapitän Crozier bis zur Southhamptoninsel im nördlichen Teile der Hudsonsbai vorgedrungen und dort erst im Jahre 1864 gestorben sei. Doch scheint dieses nicht wahrscheinlich.

Von nun an verschwinden die letzten Spuren von John Franklins Expedition. Der Winter mit seiner Finsternis ist gekommen, diese endlose, brütende Polarnacht. Der Schnee hat alles zugedeckt, wo ihre Leichen vorher den Weg bezeichneten. Der Sturm hat über den öden Flächen gebrüllt. Und die Jahre sind vergangen.

IV.

Wieder hinauf

Wieder hinauf.

I.

Von nun an trägt der Kampf um den Norden ein andres Gepräge.

Anfänglich waren es ja praktische Gründe, die die Menschen dort hinauf trieben — der Durchfahrt wegen. Nun hatten sie gesehen, wie hoffnungslos es war, einen brauchbaren Handelsweg im Eise zu finden, selbst Barrow glaubte nicht mehr an den Nutzen eines solchen. „Aber", sagt er, „es hat ein geographisches Interesse, auch mit diesem Teile der Welt bekannt zu werden, so daß es der Arbeit wert ist." Man glaubte, daß die englische Marine in Friedenszeiten nichts Besseres unternehmen könne. Und so ging's wieder gen Norden! Jetzt aber mit neuen Plänen. Früher wollte man nur vorüber fahren, jetzt trug

man sich mit der Absicht, länger dort oben zu verweilen und zu forschen. Jetzt sind es wissenschaftliche Gründe, die treiben. Was aber dabei von den Menschen gefordert wird, ist das gleiche, — denn Mut und Kraft gehören immer dazu, wenn das Unternehmen gelingen soll.

Jetzt war es der Nordpol, der am höchsten im Kurse stand, der nördlichste Punkt des Erdballs. Dieses Rätsel war noch ungelöst und mußte seine Lösung finden. Man glaubte auch keineswegs, daß die Sache so hoffnungslos sei. Um das Jahr 1860 wurden förmlich Vorlesungen darüber gehalten. „Zum Nordpol über das eisfreie Polarmeer" war das Thema.

In früherer Zeit hegte man den Glauben, daß das Meer am Pol offen sei, sobald man nur das erste Eis überwunden hatte, und der Amerikaner Kane, einer von denen, die nach Franklin geforscht hatten, war es, der dieses ausfindig gemacht hatte. Es hörte sich auch gut an, aber ein großer Fehler war doch dabei. Daß das erste Eis vorhanden sei, darüber konnte kein Zweifel sein, nur gab es dahinter kein offenes Meer. Es mußte eine oder die andre offene Strömungsstelle gewesen sein, die er sah, weiter nichts.

Von jetzt an beteiligt sich Amerika immer mehr an der Polarforschung. Der Amerikaner

Dr. Hayes ist der erste Polarreisende seit der Zeit der Hilfsexpeditionen. Sein Ziel war der Nordpol. Im Jahre 1860 reiste er vom Smithsund aus nordwärts mit zwölf Mann, zwei Hundeschlitten und dazu einen dritten Schlitten, den acht kräftige Männer ziehen sollten. Auf diesem stand ein großes Eisboot, das oben im eisfreien Meere gebraucht werden sollte. Der Mast war aufgerichtet, und das Segel gesetzt, um die Schlittenfahrt zu erleichtern. Aber bei dieser einzigen Segeltour blieb es. Als sie an die Westseite vom Smithsund kamen, mußten sie es aufgeben, das Boot weiter zu bringen. „Hundert Mann hätten es nicht von der Stelle gebracht", schreibt er. So unternahm er mit drei von den ausdauerndsten Leuten eine letzte Anstrengung mit Hundeschlitten. Und was für eine Anstrengung! Mit den Hunden zusammen zogen sie in den Sielen, bis einer von den dreien fiel und sich so sehr verletzte, daß er mit einem der andern zurückgeschickt werden mußte.

Nun zog Hayes mit seinem letzten Mann auf den Nordpol zu. Aber auch er wurde zur Umkehr gezwungen, noch ehe er an sein offenes Polarmeer gelangt war. Doch behauptete er, mit Sicherheit gesehen zu haben, wie es in der Ferne schimmerte, und das war ja immerhin ein Trost.

Übrigens stand er nicht allein mit seiner Meinung. Die Engländer waren einig mit ihm, sie und die Amerikaner meinten wie Kane und Hayes, daß man es durch den Smithsund versuchen müsse, während die Deutschen auf dem breiten Tore zwischen Spitzbergen und Novaja Semlja bestanden, — jetzt wollten auch sie dabei sein — und ein Franzose empfahl die Beringsstraße. Zum Nordpol über das offene Polarmeer, das war jedenfalls jetzt das Ziel aller Entdecker.

II.

Im Jahre 1868 versuchte die erste deutsche Expedition ihr Glück. Sie wurde sehr bald vom Eise aufgehalten, tröstete sich aber damit, daß dieses ein außergewöhnlich ungünstiges Eisjahr sein müsse.

Im nächsten Jahre wurde ein neuer Versuch gemacht mit Koldewey auf dem Dampfschiff Germania wie das vorige Mal, außerdem auf dem Segelschiff Hansa mit Hegemann. Im grönländischen Meere kamen die beiden Schiffe durch ein mißverstandenes Signal auseinander. Koldewey arbeitete sich durchs Eis weiter und überwinterte. Mit dem Österreicher Payer zusammen unternahm er im Frühling eine Schlittenexpedition und kam bis gegen 77° nördlicher Breite, —

der höchste Punkt, den bis dahin jemand östlich von Grönland noch erreicht hatte. An der Westseite war Baffin vor 150 Jahren ebensoweit nördlich gekommen. Germania kehrte im Jahre 1870 mit reicher wissenschaftlicher Ausbeute in die Heimat zurück.

Aber wunderbar war das Schicksal der Hansaleute. Schon am 5. September blieb das Schiff im Eise stecken, trieb damit südwärts und wurde am 19. Oktober vom Eise zermalmt. An Bord hatte man dieses Ende vorausgesehen und war längst damit beschäftigt, sich auf dem Eise einzurichten. Hier bauten sie sich ein kleines Haus von Kohlen, die sie vom Schiffe holten, — das Haus war 20 Fuß lang und 14 Fuß breit, mit Planken gedeckt und inwendig mit Segeltuch bekleidet. Hausrat hatten sie auch mitgenommen, ebenso Proviant, Kleidung und Feuerung.

So kam der traurige Tag heran, wo sie ihr Fahrzeug verloren. Da standen sie nun auf dem Eise im grönländischen Meer, und die dunkle Zeit hatte angefangen. Es blieb nichts andres übrig, als sich so gut wie möglich einzurichten und sich mit dem Strome südwärts treiben zu lassen, — „des lieben Gottes Passagiere", wie der Arzt sagte. Wohl konnten die Walfischfänger früherer Tage auch von wunderbaren Fahrten

auf dem Eise erzählen, aber diese ist gewiß eine der merkwürdigsten.

Die Eisscholle hatte eine ansehnliche Größe, ein paar Seemeilen breit. So zogen sie in ihr Häuschen ein und machten sich's wohnlich darin. Ein Ofen sowie ein Kochherd wurde hineingestellt, Bettstellen an den Wänden entlang, Schiffskisten bildeten Tische und Bänke, lange Borte mit Küchensachen, Bücher und Instrumente. Großen Effekt machte der vergoldete Spiegel aus der Kajüte, und eine Wanduhr tickte behaglich. Draußen wurde eine Flaggenstange aufgerichtet, und bei gutem Wetter die Flagge gehißt, teils als Schmuck, teils als Signal für die Eskimos. Unaufhörlich trieben sie weiter südlich an der öden Küste Grönlands entlang, während die Scholle sich fortwährend langsam um sich selbst drehte, ringsum vom Eise eingepreßt, und die Insel kleiner und kleiner wurde.

Aber es waren tapfre Leute auf dieser Scholle, und Kapitän Hegemann hielt Ordnung in seinem Hause. Jeden Morgen um sieben Uhr wurden alle von der Wache geweckt, standen auf, bekamen ihr Frühstück, aus Kaffee und hartem Brot bestehend, und gingen dann an die Tagesarbeit, — mancherlei nützliche Dinge gab es ja fürs Haus herzustellen, sie hackten Holz, nähten,

schrieben Tagebuch, lasen, observierten bei klarem Wetter und machten ihre Berechnungen. Um ein Uhr wurde zu Mittag gegessen und dann wieder gearbeitet. In müßigen Stunden trieben sie allerlei Sport, liefen Schlittschuh, schlugen Ball, machten Touren, trieben Gymnastik, und lange Zeit waren sie eifrig damit beschäftigt, eine gewaltige Schneefigur zu bauen, ein wahres Kunstwerk. Ab und zu kamen sie dem Lande ziemlich nahe, aber niemals war ein Mensch zu sehen.

Dem Proviant wurde durch die Jagd nachgeholfen; Eisbären und Walrosse wurden erlegt. Eines Tages erschien plötzlich ein weißer Polarfuchs und wurde mit Freuden begrüßt, denn er schien ihnen ein Bote vom Lande zu sein. Mit größtem Zutrauen kam der Fuchs dicht an das Hansahaus heran, spazierte auf dem Dache umher, guckte hinein — und keiner hatte das Herz, ihn zu schießen.

Am Weihnachtsabend gab es sogar einen Christbaum, der aus Tannenholz und Besenreisern hergestellt und mit Lichtern und Papierketten aufgeputzt war. Selbst Kuchen hatten sie gebacken. Und dann ging es ans Auspacken der Kisten mit Weihnachtsgeschenken. „Wenn dieses unser letzter Weihnachtsabend gewesen sein sollte",

schreibt der Schiffsarzt, „so war er nicht übel. Aber der nächste wird, so Gott will, noch schöner."

Kleiner und kleiner wurde die Scholle. In den ersten Januartagen, während eines heftigen Unwetters, hörten sie ein seltsames Getöse unter dem Eise. „Es kratzte, polterte, knisterte, es sägte und stöhnte und schrie", heißt es im Bericht. „Es war als trieben böse Geister ihr Spiel da unter dem Eise." Die Angst war groß, denn beständig erwarteten sie, daß die Scholle bersten würde, leuchteten überall mit Laternen umher, aber kein Riß war zu finden. Doch rüsteten sie sich der Sicherheit wegen zum Aufbruch und hielten die Boote klar. Ein Teil der Eisscholle wurde zerstört, doch legte sich das Unwetter wieder, und sie blieben, wo sie waren.

Einige Wochen später erging es ihnen übler. Während eines Sturms mit heftigem Schneetreiben barst die Scholle plötzlich, und der Riß ging mitten unter dem Hause her, — es stürzte zusammen, die Leute flüchteten in die Boote und übernachteten dort.

Nun war die Situation trostlos genug. Die Scholle war nur noch 150 Fuß breit, ständig verkleinerte sie sich, und es konnten noch Monate vergehen, ehe Land erreicht wurde. Gleichwohl mußten sie sich entschließen zu bleiben, und

mit dem Material, das noch vorhanden war, bauten sie ein neues Kohlenhaus, doch hatte es nur Raum für sechs Personen, die anderen schliefen in den Booten mit Zelttuch über sich. So ging es weiter in den finsteren Winter hinein. Ein Mann wurde gemütskrank und kam auch, so lange sie dort waren, nicht wieder zu sich.

Und die Eisscholle wurde kleiner und kleiner. Die Bequemlichkeit war nicht mehr so groß wie vordem. „Reinlichkeit ist ein unsicherer Begriff für uns geworden", liest man in einem Tagebuche. „Waschen ist ein Luxus, den wir uns höchstens zweimal in der Woche gestatten dürfen."

Die Zeit verging, es wurde milderes Wetter, sie kamen an freieres Wasser, und die erste Fliege wurde mit Jubel begrüßt. Aber die Eisscholle fing an immer erbärmlicher zu werden, und sie mußten nun wohl oder übel den Entschluß fassen, ganz in die Boote überzusiedeln. Es sah bedenklich genug aus, und jetzt galt es sich zu beeilen. Der Koch war eben damit beschäftigt, den Kaffeekessel zu reparieren, als der Augenblick kam; doch hoffte er, daß die Scholle noch so lange hielte, bis er damit fertig war; denn er wollte ihnen doch gern noch eine warme Tasse Tee vor der Abreise bieten können. —

Auf dem 61°. Breitengrade begaben sie sich

in die Boote. Und bald über Eis, bald in offenem Wasser kamen sie bis zum Julianehaab-Distrikt herunter, von da mit einer dänischen Brigg nach Kopenhagen und glücklich heim.

Vom Oktober 1869 bis Mai 1870 sind Kapitän Hegemann und seine Leute Passagiere auf der Eisscholle gewesen.

III.

Aber das eisfreie Polarmeer bis zum Nordpol blieb immer noch in Ehren und Ansehen.

Kapitän Hall, der auf King Williamsland gewesen war, wollte jetzt sein Heil durch den Smithsund versuchen.

Nach dem Vorschlage eines Ohiomannes beschloß der Kongreß der Vereinigten Staaten eine Nordpolexpedition auszusenden, und Hall wurde zum Chef ernannt. Mit Begeisterung ging er darauf ein, — es sollte ihm schon gelingen!

Man erlaubte ihm unter den Marineschiffen eines auszuwählen, und er gab ihm den neuen Namen Polaris.*)

Weniger geschickt war er in der Wahl seiner Leute. Der Nächstkommandierende wie auch der Steuermann waren Amerikaner, von den drei Ge-

*) Polaris und Stelle Polaris sind lateinische Namen für Nordstern.

lehrten war der eine ein Deutscher, der zweite Steuermann war Irländer, der Koch Engländer, die übrige Besatzung bestand aus Deutschen, dazu einige Eskimos mit Weibern und Kindern. Ein Gemisch von Nationen und zum großen Teil schlechte Leute, — gleich vom ersten Tage an zeigten sich Unannehmlichkeiten.

Im Juni 1871 reisten sie von Neuyork ab, und als sie Grönland verließen, bestand die Expedition aus zwanzig Weißen und acht Eingeborenen. Im August kam der Dampfer Congreß, um Kohlen und Proviant zu bringen, kehrte aber gleich wieder um. Hall wollte die Gelegenheit benutzen, um einige der ärgsten Unruhestifter zurückzuschicken, aber die Besatzung rottete sich zusammen und Hall mußte sich fügen.

Polaris nahm den Weg durch die Baffinsbai bis zum Kennedykanal hinauf. Am nördlichsten Horizont sah er, daß der Sund sich in einen breiten Meeresarm fortsetzte. Um sie her schwamm das Treibeis, der Sommer ging schon seinem Ende zu, aber Hall wollte weiter. Er überschritt den 69. Breitengrad, das Höchste, das irgend ein Schiff erreicht hatte.

Als sie aber in das Eis kamen, das sich quer über den Sund erstreckte lehnte sich ein Teil der Besatzung unter Führung des Nächst-

kommandierenden Buddington auf. Hall mußte nachgeben, dampfte ein Stück rückwärts und ging in Winterquartier. Von wenigen Leuten begleitet, machte er sich nun mit Hundeschlitten auf den Weg nordwärts, ein schweres Unternehmen, — bald sah er auch ein, daß in diesem Jahre nichts mehr auszurichten sei, und Ende Oktober langten sie wieder bei ihrem Fahrzeug an. Nun aber erkrankte Hall plötzlich, in den ersten Novembertagen starb er und mußte in der hartgefrorenen Erde bei Laternenschein begraben werden.

Der Schiffsarzt erklärte es für einen Schlaganfall, — Hall war überanstrengt, als er zurückkam, und hatte, noch ehe er die schweren, warmen Pelzkleider ablegte, heißen Kaffee getrunken. Später tauchte das Gerücht auf, daß er vergiftet worden sei.

Nachdem nun Hall nicht mehr da war, brach es los an Bord, — nach Hause wollten sie, sobald nur der Frühling kam. Beim Lösen des Eises drangen sie etwas vorwärts, wurden aber wieder aufgehalten und blieben bis zum Herbst liegen. Dann kam plötzlich der Tag, der die halbe Besatzung auf eine Eisscholle hinauswarf, auf der sie ein halbes Jahr die Westküste von Grönland entlang trieben unter noch viel gefahr-

volleren Umständen als die Hansaleute ihrer Zeit an der Ostküste.

Der Steuermann, George Tyson, erzählt im Tagebuch, wie die ganze Mannschaft an einem dunkeln Oktobernachmittage in Schrecken versetzt wurde. Man glaubte, daß das Fahrzeug gesprungen und leck sei, Buddington brüllte, daß alles aufs Eis hinaus geworfen werden solle, die Mannschaft nahm, was sie fassen konnte, und warf es über Bord, selbst fünf kleine Eskimokinder, die in Moschusochsenfellen eingewickelt lagen. Unten auf dem Eise stand ein Teil der Besatzung unter Leitung des Steuermanns. Plötzlich erbebt die ganze Eismasse, es ist wie eine Explosion unter ihren Füßen, und sie sind von ihrem Schiffe getrennt. Unbekümmert aber dampfte Buddington mit dreizehn Mann südwärts, fror später ein, wurde von einem Walfischfänger gerettet und kam gegen den Sommer wieder in Amerika an.

Für die Neunzehn auf der Eisscholle aber — unter ihnen die fünf Eskimokinder — brach eine entsetzliche Zeit an, schlimm genug schon in sich selbst und noch verschlimmert durch eine aufrührerische, gehässige Mannschaft.

Vorläufig war kein Gedanke daran, daß die Scholle dem Lande zugedrängt werden könne; sie

mußten draußen in der wilden See in einem Gewirr von treibendem Eise aushalten, klommen auf eine größere Scholle hinüber, und die Eskimos bauten Schneehütten, die aneinandergereiht den Eindruck einer kleinen Straße machten. Eines der beiden Boote, die vor allem immer klar sein mußten, wurde von der Mannschaft als Holz zerhackt. Nur eine Erfindung, die Tyson machte, aus einer Blechbüchse eine Lampe herzustellen, verschaffte ihm soviel Respekt, daß es ihm gelang, das zweite Boot zu retten. Am 26. Oktober haben sie die Sonne zum letztenmal für dieses Jahr gesehen. Die Speisevorräte sind bald erschöpft. Der Eskimo Joe sitzt einmal 36 Stunden vor einer Seehundshöhle auf der Lauer, aber kein Seehund läßt sich sehen. Eines Tages wird ein Fuchs erlegt, die Mannschaft verspeist ihn bis auf den letzten Rest, — Tyson bekommt keinen Bissen. Am 7. Dezember steht im Tagebuch: „Joe, der bisher nicht eben sehr bereit war, mir seine Pistole zu leihen, kam heute aus eigenem Antriebe und bot sie mir an. Er sagt, daß er es nicht mehr ertragen könne, wie die hungrigen Leute ihn ansähen. Ich weiß wohl, wovor er sich fürchtet." — Der 19. Januar ist ein Festtag, da erscheint die Sonne wieder. Joe fängt einen Seehund, und sie trinken in Blut

ein Hoch auf die Sonne, und im Lichte der ersten Sonnenstrahlen sagt eines der kleinen Eskimokinder zu Tyson: „Du, jetzt kann ich alle deine Knochen sehen!"

Nun schlug das Wetter um, und der Südwind kam, um sie her zerschmolz das Eis wie Zucker. Eines Tages entdeckten sie einen großen Walfisch, da schrien alle Hurra, denn nun also waren sie im Fahrwasser der Walfischfänger. Doch ist die Scholle jetzt zu klein geworden, sie müssen ihre Zuflucht zu dem Boote nehmen, aber das ist überladen, und jede Nacht müssen sie auf einer Eisscholle kampieren, — „wir ziehen wie die Eisbären von einer Scholle zur anderen."

Da endlich, am 28. April, kommt ein Dampfer in Sicht, der auf sie zusteuert, und alle fallen sich in die Arme, Deutsche, Amerikaner, Eskimos. — Das Schiff sieht sie nicht.

Aber am nächsten Tage erzählt das Tagebuch:

„29. April 1873. Ein stiller, schöner Morgen. Wir sind alle auf dem Ausguck und spähen uns blind, um ein Schiff zu entdecken. Plötzlich sehen wir einen Dampfer etwa 8 Seemeilen entfernt. Im nächsten Augenblick ist das Boot im Wasser und wir holen mit aller Macht aus, um das Fahrzeug zu erreichen. Aber scheinbar sind wir nicht gesehen, denn nun geht es unter Dampf,

und es ist kein Gedanke mehr daran, daß wir's erreichen können. Wir befinden uns auf einer Eisscholle, die eine kleine Kuppe bildet, ich klimme hinauf mit dem Sternenbanner, und wir feuern unsre Pistolen ab. Im nächsten Augenblick hören wir drei Schüsse, sind uns aber noch nicht klar, ob es nicht nur das Echo vom Eise war. Gleich darauf sehen wir das Schiff auf uns zukommen, — wir sind gerettet! — Aber nein, noch nicht. Es verschwindet wieder. Nach kurzer Zeit ertönt abermals der Ruf: „Ein Dampfer!" Alle Gewehre werden abgefeuert, Hans Hendrik wirft sich in den Kajak. —"

Nach wenigen Minuten befanden sie sich an Bord der Tigreß.

„Nie im Leben", sagt George Tyson in seinem Tagebuch, „hat mir irgend ein Gericht so gemundet wie der Klippfisch mit Kartoffeln, den ich hier als Frühstück bekam." —

IV.

Noch immer waren die großen, alten Eismeerrätsel nicht gelöst. Aber langsam kam die Lösung näher. Nach und nach sind die Polarländer ein bekannteres Gebiet geworden.

Die Nordwestpassage ist nachgewiesen,

wenn auch noch nicht befahren, und gewaltige Gegenden sind kreuz und quer durchforscht.

Um den Nordpol her hat das Dunkel sich etwas zu lichten begonnen, wenn auch nicht viel. Nach Hall kam eine neue englische Expedition unter Nares. Die Polarforschung hat jetzt wissenschaftliche Ziele im Auge. In ihrer Instruktion sagt die Admiralität, daß sie die Expedition aussendet „zur Förderung der Wissenschaft und zum Kennenlernen der Natur." — Nares überwinterte auf dem nördlichsten Punkte, den bisher ein Schiff erreicht hatte. Markham, sein Nächstkommandierender, drang zu Schlitten noch weiter vor bis zu 83° 20'. Aber Schweres hatten sie zu ertragen. — „Eines ist sicher", schreibt Markham im Tagebuch, „viel schlimmer kann es für uns nicht werden, und das ist immerhin ein Trost." Abends sieht das Zelt aus wie ein Hospital, sagt er. Aber mit dem Nordpol wurde es nichts. — „Nordpol unmöglich" meldete Nares per Telegramm in die Heimat.

Und nun kommt die Reihe wieder an die dritte der drei großen Fragen, die Nordostpassage. Lange war es her, seit sich jemand hier versucht hatte. Nun kamen zwei Expeditionen nach einander. Die eine verlief unglücklich, — es waren die Österreicher Weyprecht und Payer

auf Tegethoff — kaum waren sie ausgefahren, so blieben sie im Eise stecken. „Es ist kein angenehmer Gedanke", steht in einem der Tagebücher, „daß wir erst vor wenigen Stunden unsern Freunden Lebewohl sagten und nun eingefroren hier liegen mit wenig Hoffnung, unser Schiff jemals wieder herauszubringen. Wir sind keine Entdecker mehr, sondern müssen einfach mit dem Eise reisen." Vier, fünf Monate wurden sie hin und her getrieben, immer fest im Eise eingekeilt, dazu fortwährend sonnenlose Finsternis. — „Wie die Volksmassen in einem Aufstande, so erhebt sich alles Eis gegen uns", schreibt Payer. Drohende Berge türmten sich auf, es knirschte, klirrte, knurrte, brauste und wuchs an zu tausendstimmiger, heulender Wut. Bis sie eines Tages das Fahrzeug verlassen und zu Fuß wieder der Heimat zu wandern mußten. Aber eine Entdeckung hatten sie doch auch während ihres unfreiwilligen Treibens gemacht, — sie fanden das große Franz-Josephland.

Die andre Expedition war die des Schweden A. E. Nordenskjöld.

Über dreißig Jahre waren dahingegangen, seit der erste Kiel gegen Nordosten zu das Eismeer durchpflügte. Nordenskjöld konnte auf die Erfahrungen vieler vor ihm bauen, aber er ging

auch selbst nicht unvorbereitet dran, lange hatte er sich dafür ausgebildet und geübt. Sein Plan war mit einer so bewundernswerten Umsicht ausgearbeitet, daß er wohl all das Glück verdiente, das ihm folgte.

Einmal über das andre war er wie so viele gelehrte Leute, Schweden, Norweger und andre, zu wissenschaftlichen Forschungen oben gewesen, fünfmal reiste er nach Spitzbergen, im Jahre 1870 unternahm er eine Wanderung über das Inlandseis von Grönland, richtete zweimal den Kurs gegen den nördlichsten Norden, 1868 zu Schiff, 1872 schließlich mit Schlitten, wurde beide Male im Grönländischen Meere vom Eise aufgehalten, aber immer brachte er wissenschaftliche Errungenschaften mit zurück.

Dann wandte er sich ostwärts; im Jahre 1875 reiste er mit einem Walfischfänger bis zur Mündung des Jenissei, er war der Meinung, daß sich hier ein Handelsweg mit Rußland auftuen müsse. Im nächsten Jahre unternahm er dieselbe Tour, um die Zweifler zu überzeugen. Und dieses Mal wollte er bis zum Stillen Ozean.

Nordenskjöld glaubte, daß die gewaltigen Flüsse aus dem tiefsten Innern von Sibirien eine mildere Wasserströmung mit sich führen müßten, warm genug, um das Eis am Lande entlang

auftauen zu können, — es mußte sich also dort eine offene Rinne finden. „Zweitens", sagte er, „ist auf Grund der Drehung der Erde zu merken, daß die Strömung von Westen nach Osten gehen muß, also mit uns gehen würde. Und drittens: wir dürfen nicht zu zeitig aufbrechen, erst in den letzten Sommermonaten, so daß die See offen ist."

Alles hat sich als richtig erwiesen.

Gegen Ende 1878 reiste die Vega aus. Der schwedische Marinekapitän Palander war Chef des Fahrzeugs, unter den Offizieren befand sich der dänische Leutnant Hovgard. Am 1. August dampften sie in das Karische Meer ein, das vollständig eisfrei war. Jetzt war es kein „Eiskeller". Weiter nach Osten zu begegnete ihnen Treibeis, doch hielten sie sich stets am Lande in der Strömung von all den Wassermassen des Ob und Jenissei. Weiter östlich erwiesen sich die Karten als verkehrt. Am 19. August umsegelten sie den nördlichsten Punkt der alten Welt, Kap Tschjeljuskin. Keiner vor ihnen hatte das ausgeführt. Die Flagge wurde gehißt, Kanonen dröhnten, und ein Eisbär kam verwundert auf eine Landspitze angetappt, um zu sehen, was sich ereignete. An einen solchen Anblick war er nicht gewöhnt. — „Die einförmigste, traurigste Land-

schaft, die ich im hohen Norden gesehen habe", sagt Nordenskjöld.

Östlich von der Lena-Mündung wurde das Eis dichter. — „Trübe Luft, seichtes Wasser und Grundeis gehörten von jetzt ab zur Tagesordnung", schreibt Palander. Ab und zu steckte Vega so fest im Eise, daß sie mit Pulver oder Werkzeugen sprengen mußten, aber langsam kamen sie doch vorwärts, bis sie schließlich ganz still liegen mußten. — „Der 28. September war ein kalter, klarer Morgen", schreibt Palander, „und wir arbeiteten uns vier Seemeilen vorwärts, mußten aber dann vertäuen. Wenig ahnte ich an diesem Morgen, daß es das letzte Mal im Jahre 1878 sein sollte, daß die Vega sich fortbewegte, denn früher hatten wir uns schon durch viel dickeres Eis und viel größere Schwierigkeiten hindurch kämpfen müssen. Außerdem waren von den 4000 Seemeilen, die der Weg an der Nordküste der alten Welt entlang hat, nur noch 120 zurückzulegen, bis wir die Beringsstraße erreichten."

Aber hier lagen sie, und hier blieben sie liegen! Die Leute der Wissenschaft machten sich sofort an ihre Arbeit. In müßigen Stunden unterhielt man sich aufs beste. Es wurden an Bord Vorlesungen gehalten über frühere Polarfahrten im Osten, Westen und Norden, sowie über Tier-

und Pflanzenleben der nördlichen Gegenden. Ein Schlittschuhklub mit Drehorgel auf dem Eise wurde eingerichtet. Jeden Tag lasen sie die Zeitung vom Tage, nur daß diese genau ein Jahr alt war. Ab und zu kamen die Tschjukschen zu Besuch, und sie erwiderten diese Besuche an Land und studierten ihre Lebensweise.

Am 18. Juli 1879 bei starkem Südwinde ging das Eis auf, nun wurde unter die Maschine gefeuert, und Vega setzte sich in Bewegung. Nach anderthalb Stunden kamen sie in eine Rinne und befanden sich noch vor Abend im eisfreien Meere. Am 20. Juli passierten sie das Ostkap unter Salut und mit der Flagge in Topp.

So leicht also war die Nordostpassage erreicht, — und wie viel hatte sie im Lauf der Zeiten gekostet!

Nun hielt die Vega einen festlichen Triumphzug von Japan, China und Indien aus durch den Suezkanal zurück nach Europa. Im April 1880 kam sie in Stockholm an.

Irgendwelche Bedeutung als Handelsweg hat die Nordostpassage ja bis jetzt nicht gewonnen. Übrigens wird ja in unseren Tagen bereits ganz ernsthaft der Plan erwogen, im Zeppelin-Luftschiff über das nördliche Eismeer nach dem Osten zu fahren. Aber Nordenskjölds Reise hat gleichwohl ihre

große Bedeutung, weil die alte Frage dadurch gelöst ist, wegen all der wissenschaftlichen Beute, die mitgebracht wurde, wie auch wegen der großartigen Vorbereitung und der sicheren Durchführung.

„Nicht wie ein Abenteurer suchte er sich seinen Weg, sondern nach einem festen, vorausgefaßten Plane" — wie der Naturforscher Humboldt von Kolumbus sagt.

V.

Fünf Wochen nachdem die glücklichste Expedition der Polarforschung aus der Beringsstraße abgedampft war, glitt eine der unglücklichsten, die die Polargeschichte kennt, wieder hinein. Es war der Amerikaner Leutnant De Long mit der Jeanette-Expedition, und sein Ziel war der Nordpol.

Als Kind war er, George Washington De Long, von seiner Mutter sehr verzärtelt worden. Sie erlaubte ihm weder zu schwimmen noch zu rudern und Schlittschuh zu laufen. In der Schule war er tüchtig. Als der Knabe dreizehn Jahr alt war, riet man den Eltern, ihn in die Seekriegsschule zu geben, aber sie gingen nicht darauf ein, — zu seiner größten Enttäuschung. Ihm sollte die Wahl gestellt werden, ob er Arzt, Geist-

licher oder Anwalt werden wolle, sagte die Mutter. Ihn lockte aber weder das eine noch das andre, und er verstand es, seine Mutter zu überreden. „Du wirst doch nicht wünschen, daß ich Arzt werde, Mutter? Denk nur, wie viel ansteckende Kranke ich da besuchen müßte!" — „Ach ja, mein Kind, da hast du Recht", sagte die Mutter erschrocken. — „Übrigens muß das ein Pastor auch, Mutter!" — „Ja, ja, es ist wahr, da ist dieselbe Gefahr." Aber mit dem Anwalt konnte er sie nicht schrecken, und so blieb ihm nichts andres übrig als diesen Weg einzuschlagen.

Nun brach der Krieg aus zwischen den Nord- und Südstaaten, und er trat vor seinen Vater: „Erlaubst du mir auf die Seekriegsschule zu gehen, wenn ich selbst es fertig bringe hineinzukommen?" — „Ja, kannst du das, so mag es sein", entschied der Vater. Und seine Mutter stimmte zu, — sie glaubte ja nimmer, daß er's in Wirklichkeit erreichen würde. Aber der Knabe ließ nicht nach, er bewarb sich und wurde abschlägig beschieden; dann bekam er ein Versprechen, das aber alsbald wieder zurückgenommen wurde. Er versuchte es mit Reden und Schreiben und reiste endlich von Neuyork nach Washington, um sich bei der höchsten Instanz zu melden, — den ganzen Weg von Philadelphia ab mußte er stehen, denn

der Zug war gestopft voll von Soldaten. So setzte er endlich seinen Willen durch und erhielt den Bescheid: „Reisen Sie in Gottes Namen auf die Seekriegsschule."

Als er die Schule durchgemacht hatte, war auch der Krieg zu Ende. Nun kam er in die Truppe und wurde später als Leutnant auf einem Schulschiff eingestellt. Jeder Mensch hatte ihn gern. Eines Tages fuhr er im Boot mit einigen der Knaben, wobei einer von ihnen vom Regen völlig durchnäßt wurde. Leutnant De Long nahm seinen Mantel ab und reichte ihn dem Knaben, der ihn nicht anzunehmen wagte, aber De Long sah ihn an und sagte nur: „Weigerst du dich, dem Befehl zu gehorchen?"

Im Jahre 1873 beteiligte er sich an der Entsatzexpedition, die in der Baffinsbai nach Polaris suchte.

Wenige Jahre später als Nordenskjöld auf seine Vega-Fahrt ausgezogen war, ging wieder eine Woge von Polarbegeisterung über die ganze Welt. In Neuyork war ein Mann mit Namen Gordon Benett, der Redakteur eines großen Blattes New York Herald. Es war dasselbe Blatt, von dem Henry Stanley zweimal auf eine Expedition durch Afrika ausgesandt wurde. Eines schönen Tages schrieb De Long an Gordon Benett,

der in Paris war, und fragte, ob er willens sei, eine Expedition nach dem Nordpol auszuschicken. Gordon Benett telegraphierte zurück: Ja.

So wurde ein Fahrzeug angeschafft, das den Namen Jeanette erhielt. Aufs sorgfältigste wurde die Ausrüstung besorgt. Edison legte einen Apparat für elektrisches Licht an. Mit besonderer Genauigkeit wählte De Long die Mannschaft aus. Sein guter Freund, Leutnant Chipp, der die Expedition mitmachen wollte, war vor allem damit betraut und mußte nach bestimmten Regeln verfahren. Gute Gesundheit und guter Humor waren zwei Hauptbedingungen. — „Norweger, Schweden und Dänen haben den Vorzug", schrieb De Long. „Aber ohne Besinnen Franzosen, Italiener und Spanier zurückweisen."

Im Juli 1879 fuhr die Jeanette unter allgemeinem Jubel von San Franzisko ab und richtete den Kurs nach der Beringsstraße. De Long hatte die Order, sich erst nach Nordenskjöld umzusehen, da dieser noch nicht heimgekehrt war. Stand alles gut bei der Vega-Expedition, so konnte er weiter zum Nordpol ziehen. Sie trafen genau in den Winterhafen der Vega und erfuhren, daß diese glücklich ihre Heimreise angetreten hatte. So ging's denn mit frohem Mut nordwärts durchs Eismeer.

Aber die Freude sollte nicht lange dauern. Schon am 6. September wurden sie vom Packeis eingeschlossen, und es hatte nicht den Anschein, als ob sie so bald los kommen würden. „Ein großartiges Land, um Geduld darin zu lernen", schrieb De Long im Tagebuch.

„Meine Enttäuschung ist groß", schreibt er eine Woche später, „wie groß, das kann wohl kein Mensch ermessen."

Und in diesem Eise blieb Jeanette 22 Monate liegen und trieb nördlich von der Küste Sibiriens hin und her. In Finsternis und Kälte, in Nebel, Schnee und brüllendem Sturm, vom Winter zum Sommer und wieder in den Winter hinein, langsam vorwärts und ebenso langsam zurück, während das Eis schrob und kreischte und sie fest einschloß. Zuzeiten preßte es so heftig gegen das Fahrzeug, daß es schien, als sollte kein Splitter davon übrig bleiben. „Ein Tosen und Pfeifen, ein Brüllen und Lärmen wie von einem Hause, das zusammenstürzt", schreibt De Long.

Dieses war ein harter Schlag für sein frohes Hoffen. Aber unter all den Widerwärtigkeiten und Schwierigkeiten, die nun hereinbrachen, tat er alles, was er konnte, um den andern den Mut aufrecht zu halten. Täglich von elf bis

ein Uhr vormittags verließen alle das Schiff, um spazieren zu gehen, zu jagen oder auf dem Eise Fußball zu spielen, — das war die Order. Einer der Offiziere, Danenhower, errichtete eine Navigationsschule für die Leute, und die Mannschaft bewährte sich glänzend. Jeder einzelne hatte den festen Vorsatz, nicht den Mut zu verlieren.

Dann stellt sich bei Danenhower ein Augenleiden ein. Er wird operiert, aber das Übel nimmt immer mehr zu. Eine Operation folgt der andern, endlich sind die Augen so schlimm, daß er sich monatelang in einer dunklen Kajüte aufhalten muß, in der ihm die Kameraden wechselweise Gesellschaft leisten. Oft spricht er davon, daß er nun bald wieder unter ihnen sein und sich nützlich machen könne, und De Long widerspricht ihm nicht, aber er fürchtet, daß es niemals geschehen wird, — so liest man im Tagebuch.

Im Januar 1880 wurde Jeanette leck, das Eis hatte einige Planken vorn unter der Wasserfläche eingedrückt. Die Pumpen mußten in Tätigkeit gesetzt werden, und siebzehn Monate lang gingen sie Tag und Nacht. Sie schliefen mit diesem Laut ein und erwachten damit. Wochenlang schliefen sie in voller Kleidung, jeder Mann war bereit, sich auf dem verabredeten Platze ein-

zufinden, falls sie plötzlich das Schiff verlassen mußten.

Der Sommer wurde ungewöhnlich kalt. Die großen Hoffnungen schwanden völlig. Ihre einzige Aussicht, sagt das Tagebuch, war: ein sinkendes Schiff nach den Vereinigten Staaten zurückzubringen.

„Nie in meinem Leben habe ich geahnt, daß es eine so absolute Stille geben könne, wie sie hier in diesen Eisfeldern herrschen kann, wenn der Wind aufhört. Es ist, als könnte man wahnsinnig davon werden." — „Hätten wir nur irgendwo Land in Sicht, so glaube ich, daß wir es wagen würden, eine Reise dahin zu unternehmen." — „Wir reisten aus, um zum Nordpol zu kommen, nun sitzen wir hier auf dem 71. Breitengrade und verleben unsern zweiten Sommer unter noch ungünstigeren Verhältnissen als den ersten."

Trieb das Fahrzeug nur einmal um ein Geringes nördlich, so war die Freude groß bei allen.

Der Winter 1881 wurde hart. Heftige Stürme tobten; das Quecksilber fror viele Tage nach einander. Die Kajüten wurden feucht, und der Gesundheitszustand an Bord war traurig und immer trauriger.

Eines Tages im Frühling kommen einige kleine Inseln in Sicht, — eine Schlittenexpedi-

tion macht sich auf den Weg und nimmt sie in Besitz, und so klein und nackt sie auch sind, es ist doch festes Land zum ersten Male seit zwei Jahren. Die Seidenflagge, die De Longs Gattin genäht hatte, wird gehißt, und die Inselchen werden für die Vereinigten Staaten in Besitz genommen.

Oft scheint es, als wären sie gezwungen, ihr Fahrzeug zu verlassen. Am 12. Juni nachmittags kommt wirklich der schwere Augenblick. Immer heftiger wird das Pressen des Eises, endlich geben die Seiten nach, und das Schiff ist eingedrückt.

In fliegender Hast werden die Boote auf das Eis hinausgeschafft, Schlitten, Proviant, Kleider, Schlafsäcke und die kostbaren Aufzeichnungen. Den Kranken wird geholfen, daß sie herunterkommen. Um 6 Uhr fängt das Schiff an sich zu füllen, und am frühen Morgen des nächsten Tages geht es zu Grunde mit der Flagge in Topp. Bis zum 77° nördlicher Breite waren sie gekommen. Nun standen sie da mitten auf dem gewaltigen Eismeere.

De Long machte sich sofort daran, den Rückmarsch zu ordnen. Was sie bei sich hatten, wurde alles auf fünf Schlitten verteilt, jede Abteilung zog einen Schlitten. Die Kranken gingen nebenher. Danenhower war jetzt fast ganz erblindet.

Der Plan war, über das Eis nach den Neusibirischen Inseln und an diesen entlang nach Süden zu wandern, bis sie offenes Wasser erreichten. Dann sollten sie in den Booten bis zur Lena-Mündung gehen (Lena-Delta) und von da den Fluß aufwärts, bis sie Menschen erreichten. So machten sie sich guten Mutes auf die Reise, singend wanderten sie über das Eis dahin.

Aber der Marsch gestaltete sich schlimmer, als sie erwartet hatten. Die Sommersonne schmolz den Schnee, und das Eis wurde fast unpassierbar; selten erreichten sie mehr als vier Seemeilen am Tage, oft nur eine, und bis zu dem nächsten bewohnten Lande waren es über fünfhundert. Der Proviant reichte kaum noch für zwei Monate. Jeden Abend, wenn die Zelte aufgerichtet waren, brachen die Leute vor Übermüdung zusammen. Was aber immer noch den Mut hoch hielt, war der Gedanke, daß sie sich damit immer mehr der Heimat näherten.

Als aber nach einer Woche beschwerlichen Marschierens De Long wieder einmal Observationen machte, stellte er fest, daß die Meeresströmung sie nordwärts geführt hatte. Sie waren in dem glücklichen Wahn sechszehn Seemeilen südwärts gekommen zu sein, statt dessen befanden sie sich jetzt zwanzig Seemeilen nördlich von der Stelle, wo

die Jeanette gesunken war, aber De Long brachte es nicht über Herz, dieses den andern mitzuteilen. Nur einem der Offiziere vertrauete er es an. So schleppten sie sich weiter. Da schlug die Strömung um. Aber langsam, unendlich langsam ging es vorwärts. Gegen Ende Juni kamen sie an eine Insel, die sie ebenfalls in Besitz nahmen, und als De Long ihre Lage bestimmte, stellte es sich heraus, daß sie nach einem Marsch von anderthalb Monaten nur sechzig Seemeilen südlich von Jeanette gekommen waren. 440 Seemeilen hatten sie also noch vor sich, und der Proviant reichte kaum noch für drei Wochen. Hunger und Elend hatte sie fast aufgerieben, und nach diesem Marsch lag noch eine lange, gefahrvolle Bootfahrt vor ihnen. Gelangten sie dann endlich an die Mündung der Lena, — welche Hilfe konnten sie in den Sümpfen dort zu finden hoffen? Aber einen andern Weg gab es nicht, so brachen sie wieder auf und wanderten weiter südwärts.

Endlich konnten sie die Fahrt antreten. De Long führte das eine Boot, Chipp das zweite, Melville das dritte. Nachts zogen sie die Boote auf eine Eisscholle hinaus, immer bis auf die Haut durchnäßt, dazu hatte sich bei vielen seit einiger Zeit der kalte Brand und andre Krank-

heiten eingestellt. Aber treulich standen sie einander bei, so gut sie konnten.

Nun erhob sich am 12. September ein arger Sturm; an diesem Abende wurden die Boote getrennt und haben sich niemals wiedergefunden. —

De Longs Boot erreichte nach einigen Tagen das Lena-Delta. Da standen sie nun, dreizehn sterbende Männer, an der Küste von Asien, und in weiter Ferne keine Menschenseele zu erreichen. Der Erdboden war sumpfig, bei jedem Schritt sanken sie tief ein, und kreuz und quer mußten sie das dünne Eis der Flüsse überschreiten. Einer der Matrosen, Erichsen, hatte kalten Brand in beiden Beinen und mußte während der ganzen Zeit von zwei Kameraden gestützt werden. Jeden Abend aßen sie schweigend ihre kleine Ration und warfen sich in den Schnee, um zu schlafen. Morgens strebten sie langsam weiter in Kälte und Wind, aber nach jedem Marsch von zehn Minuten mußten sie zehn Minuten ausruhen. Mit jedem Tage wurde Erichsen schwächer. Endlich mußte man den einen Fuß ganz und auch den anderen zum größten Teil abnehmen und den Ärmsten auf einem Schlitten ziehen. Er selbst wünschte, daß sie ohne ihn weitergehen und versuchen sollten, sich selbst zu retten. Am 6. Oktober erlöste ihn der Tod.

Am 8. Oktober war der Proviant zu Ende. De Long beschloß zwei Mann vorauszuschicken, um Hilfe zu suchen. Decken, Gewehre und etwas Munition wurde ihnen mitgegeben, und in einem schweren Schneesturm machten sie sich auf den Weg. Das letzte, was sie hörten, war das ihnen von den Kameraden nachgerufene Hurra.

Viel hatten die beiden zu ertragen, endlich aber trafen sie einige Eingeborene, die ihnen zu essen geben konnten. Weiter südlich fanden sie Melville. Er hatte sich mit seinen Leuten — unter ihnen Danenhower — an die Ostseite der Lena-Mündung gerettet. Nun machte er sich sofort mit einigen Eingeborenen auf, die beiden anderen mußten ihrer großen Schwäche wegen zurückbleiben.

Melville fand viele Spuren von De Long und seinen Begleitern, — sie selbst aber fand er nicht. Und der Winter brach herein. Ende November mußte er umkehren und südwärts ziehen, um zu überwintern. Im Herbst unternahm Danenhower eine Schlittentour weiter nördlich, um nach den Kameraden zu suchen. Melville und einige andre blieben in Sibirien, und im nächsten Frühjahr, sobald das Licht wiederkehrte, fingen sie ihre Nachforschungen nach De Long und den

übrigen, die in den Booten geblieben waren, wieder an.

Leutnant Chipp und seine Begleiter fanden sie nicht. Man hat auch niemals erfahren, was aus ihnen geworden ist, und nimmt an, daß sie unterwegs ertrunken sind.

Endlich, endlich kamen sie im Lena-Delta an eine Stelle, wo ein Arm aus dem Schnee hervorragte. Es war De Long. Dicht neben ihm lagen die Leichen all der andern Zwölfe. Während der letzten Marschtage im Oktober haben sie sich fast ohne Nahrung weiter geschleppt. — —

— „Lee bittet liegen bleiben zu dürfen. — Keine Jagd. Ein Löffel Glyzerin und warmes Wasser die einzige Kost. — Zum Frühstück den letzten Löffel Glyzerin und warmes Wasser. — Alle werden schwächer und schwächer. — Südweststurm mit Schnee. — Wir können nicht weiter gegen den Schnee, und Hierbleiben heißt vor Hunger sterben. — Passierten noch einen Fluß, vermißten Lee, holten ihn nach, er hatte sich hingelegt, um zu sterben. Starker Sturm, eine entsetzliche Nacht. — —

Freitag, den 21. Oktober, 131. Tag. Kaack wurde etwa um Mitternacht tot gefunden zwischen dem Doktor und mir. Lee starb um die

Mittagszeit. Lasen Gebete für Kranke, als wir merkten, daß es mit ihm zu Ende ging.

Sonnabend, den 22. Oktober, 132. Tag. Zu schwach, um Kaacks und Lees Leichen aufs Eis hinauszubringen. Der Doktor, Collins und ich trugen sie ein Stückchen aus dem Schnee. Dann fielen meine Augen wieder zu.

Sonntag, den 23. Oktober, 133. Tag. Alle sehr schwach. Schliefen oder ruhten den ganzen Tag. Ehe es dunkel wurde holten wir etwas Feuerung zusammen. Hielt einen kleinen Gottesdienst. Die Füße schmerzen. Nichts auf den Beinen.

Montag, den 24. Oktober, 134. Tag. Eine harte Nacht.

Dienstag, den 25. Oktober, 135. Tag.

Mittwoch, den 26. Oktober, 136. Tag.

Donnerstag, den 27. Oktober, 137. Tag. Iveson zusammengebrochen.

Freitag, den 28. Oktober, 138. Tag. Iveson frühmorgens gestorben.

Sonnabend, den 29. Oktober, 139. Tag. Dreßler starb in dieser Nacht.

Sonntag, den 30. Oktober, 140. Tag. Boyd und Gertz starben in der Nacht. Collins liegt im Sterben."

* * *

Tuesday October 25th
135th day.
Wednesday October 26th
136th day.
Thursday October 27th.
137th day. Iveson broken down
Friday October 28th.
138th day. Iveson died during early morning.
Saturday Oct 29.
139th day Dressler died during night
Sunday Oct 30 –
140th day. Boyd & Hartz died during night – Mr Collins dying

Letzte Seite von de Longs Tagebuch.

Das sind die letzten Worte in De Longs Tagebuch.

Melville begrub ihn und all die andern in einem gemeinsamen Grabe und setzte ein Kreuz darauf.

Aber die amerikanische Regierung wünschte, daß De Long und seine Begleiter in Amerikas Erde ruhen sollten, und sandte Leute hinaus, die ihre Leichen in die Heimat brachten.

De Longs Tagebücher von dem Tage an, wo die Jeanette ausreiste, bis zum letzten Tage hat seine Gattin in zwei dicken Bänden herausgegeben. In der Einleitung erzählt sie mehr aus seinem Leben schon von seiner Knabenzeit an.

VI.

Im Sommer desselben Jahres, wo im Dezember die Trauerbotschaft aus dem Lena-Delta kam, war eine andre amerikanische Expedition in die Smithsund-Länder ausgezogen. Es war die Expedition des Leutnant Greely. Erst nach drei Jahren kamen Nachrichten von dieser und erfüllten die Welt mit Jammer und Grauen.

Im Jahre 1879 hatte eine internationale Konferenz es gut geheißen, daß die verschiedenen Länder wissenschaftliche Stationen rings um den Nordpol errichten sollten. Und vom Jahre 1881

an und in den folgenden Jahren arbeiteten Stationen an fünfzehn verschiedenen Plätzen innerhalb des Polarkreises, u. a. bei Point Barrow, Fort Rae, im Smithsund, auf Jan Mayen, Spitzbergen, Novaja Semlja, bei Godthaab und Bosekop.

Zusammen mit diesen arbeitete auch eine Expedition, die eigentlich ein andres Ziel hatte, die dänische Dijmphna-Expedition im Jahre 1882 unter dem Leutnant der Marine Hovgaard. Sein Plan war es, an der Ostküste von Franz-Josephsland entlang zum Nordpol zu gelangen. Aber schon im Karischen Meere fror er fest, als er einer holländischen Forschungsexpedition half, die mit Notsignal im Eise lag, und die er später an Bord nahm, als ihr Schiff zertrümmert wurde. Als er dann im September 1883 wieder los kam, mußte er schleunigst die Heimreise antreten, — die lange Gastfreiheit hatte den Proviant stark geschmälert, und das Schiff hatte den Propeller verloren. Aber eine große wissenschaftliche Beute brachte er mit.

Alle Forschungsexpeditionen kamen wohlbehalten heim — alle außer einer.

Die amerikanische Regierung sandte im Jahre 1881 das Schiff Proteus in die Lady Franklinbai im Robeson-Kanal unter Führung vom Leut-

nant Greely. Die Expedition bestand aus 25 Mann, darunter einige Eskimos. Proteus segelte wieder heimwärts, die Expedition richtete eine Untersuchungsstation für den Winter ein und baute sich ein Observatorium. Sie hatte Proviant für zwei Jahre, und schon im nächsten Jahre sollte wieder ein Schiff zu ihr hinauf geschickt werden.

Aber als das Schiff Neptun im Jahre 1882 reisen sollte, konnte es sich nicht durch das Eis im Smithsund zwängen und mußte unverrichteter Sache umkehren.

Im Jahre 1883 wurden zwei Fahrzeuge hinaufgesandt, um Hilfe zu bringen. Aber Proteus ging im Eise unter, mit größter Anstrengung kam die Besatzung bis Upernivik und wurde von hier aus durch Yantic, die ihren Versuch aufgegeben hatte, nach Hause gebracht.

In Amerika war man in höchster Erregung. Es war jetzt zu spät, um eine neue Expedition auszuschicken, und mit Grauen gedachte man der Unglücklichen da oben.

* * *

Gleich nach seiner Ankunft im Jahre 1881 hatte sich Greely an die wissenschaftlichen Forschungen gemacht und Schlittenexpeditionen in verschiedene Richtungen ausgesandt. Im April 1882 untersuchten die Leutnants Lockwood und Brainard

die Nordwestküste und gelangten bis 83° 24', die höchste Breite, die bisher erreicht war. Greely selbst reiste zur Erforschung des Grinnell-Landes aus.

Aber die Zeit verstrich. Vergeblich warteten sie den ganzen Sommer durch auf ein Schiff aus der Heimat, — ein Jahr, zwei Jahre. Warum kam es nicht?

Zweimal hatten sie schon überwintert. Vom Proviant war kaum noch etwas übrig. Der Herbst rückte heran, und Greely sah ein, daß es unmöglich war, noch einen Winter hier zu bleiben. Im August 1883 begann er seinen Rückzug südwärts. In ihren Booten kämpften sie sich durchs Eis, konnten nicht über den Smithsund kommen, flüchteten sich bei Kap Sabine an Land, und zwischen den Eisgletschern dort mußte Greely sich entschließen auf einer kleinen Insel in Winterquartier zu gehen. Hier bauten sie ein Haus aus Stein und Schnee mit dem letzten Boote als Dach darauf. Spät im Herbst zogen vier Mann aus, um etwas Proviant zu holen, den Nares im Jahre 1875 im Depot niedergelegt hatte. Sie waren auch so glücklich ihn zu finden, aber auf dem Rückwege erfroren einem der Männer Arme und Beine in einem schweren Unwetter, — um ihn zu retten, mußten sie den Proviant fahren

lassen. Einer von ihnen schleppt sich bis zum Lager zurück, während die beiden andern sich in den Schlafsack neben den Kranken legen, um ihn zu wärmen, der Sack friert steif, — als endlich Hilfe kommt, haben sie 18 Stunden so gelegen. —

Der Winter verging mit Versuchen, auf dem Lande oder aus der See Nahrung zu schaffen, daneben aber wurden wissenschaftliche Forschungen vorgenommen. Leutnant Lockwood starb im April Hungertodes, aber bis zum vorletzten Tage vor seinem Tode schrieb er noch sein stenographiertes Tagebuch und führte genau den Stand des Barometers und Therometers an, fast ausnahmslos an jedem Tage.

Während eines neuen Versuchs, den zwei Männer im Frühjahr unternahmen, um Proviant zu holen, erfror einer von ihnen. Sein Gefährte hatte ihn noch in die eigene Jacke gehüllt und stundenlang im Schneesturm auf dem Schlitten in seinen Armen gehalten, bis er starb.

Immer mehr erlagen. Im Sommer 1884 zogen sie in das Zelt, und hier mußten sie bleiben, da sie sich nicht weiterzuschleppen vermochten. Vor nagendem Hunger kaueten sie auf Riemen von Seehundhaut und dem Leder der Stiefelsohlen. Sie fingen eine Art von kleinen Krabben und ver-

wahrten diese in einem Kruge. Und nun geschah etwas, was am besten zeigt, in welch einem Zustande von Verzweiflung die Armen sich befunden haben.

Einer der Soldaten Namens Henry — übrigens ein angenommener Name — hatte schon häufig Riemen gestohlen, um darauf zu kauen. Greely hatte ihn wiederholt gewarnt, und Henry versprach es zu unterlassen, tat es aber trotzdem wieder. Da gab Greely drei Leuten den Befehl, ihn zu erschießen, wenn es noch ein einziges Mal vorkäme. Das war am 5. Juni. Und dann steht in Greelys Tagebuch:

„6. Juni 1884. Ein klarer, warmer Tag. Frederick entdeckte, daß Henry in der Messe Krabben aus unserem Kruge stahl, während er den Rücken wandte. Später ging Henry zweimal fort ins Winterquartier; als er zum zweiten Male zurückkam, hielt ich ihn an und fragte, was er dort gemacht habe, und was er bei sich hätte. Endlich gestand er, daß er trotz des ausdrücklichen Verbots einige Lederriemen genommen und sie in einem Bündel verpackt habe. Doch zeigte er weder Furcht noch Reue. Ich beschloß, ihn erschießen zu lassen und fertigte folgenden schriftlichen Befehl aus:

Kap Sabine, 6. Juni 1884.

An

die Sergeanten Brainard, Long und Frederick.

Trotz eines gestern gegebenen Versprechens hat der Gemeine J. B. Henry, wie er mir selbst eingestanden hat, Lederriemen und vermutlich auch andre Lebensmittel vom alten Lagerplatze gestohlen. Ein solches Verbrechen wird den Tod aller zur Folge haben, wenn nicht sofort ein Ende gemacht wird. Der Gemeine Henry soll darum heute erschossen werden, doch muß Sorge getragen werden, daß kein andrer zu Schaden kommt, da er mehr Körperkräfte hat als zwei andre. Die Exekution soll mit zwei Kugeln und einer blinden Patrone ausgeführt werden. Dieser Befehl steht fest und ist durchaus notwendig, wenn wir das Leben retten sollen.

A. W. Greely,

Prem.-Leutnant im 5. Kavallerieregiment in der Armee der Vereinigten Staaten. Chef der Lady Franklinbai-Expedition.

Etwa um zwei Uhr hörte man Schüsse, und später wurde der Befehl öffentlich verlesen. Alle ohne Ausnahme waren darin einig, daß Henry den Tod verdient habe. Als man seine Sachen durchsah, fand sich eine Menge Seehunds-

haut und ein Paar Stiefel aus Seehundsfell, die mir gehörten, und die ich Long geliehen hatte." —

Wer von diesen beiden mochte der am meisten Verzweifelte sein? Er, der sein Leben wagte, um auf einem Stückchen Leder kauen zu können, oder er, der sich niedersetzte und Kriegsrecht ausübte, um das Leben der andern zu retten?

Übrigens war Henry nicht der einzige, der dieser Versuchung nicht widerstehen konnte. Kurze Zeit nachher starb der Arzt und einer von den Leuten. Der Doktor war ein tüchtiger Mann gewesen, hatte aber in letzter Zeit angefangen betäubende Mittel aus der Apotheke zu nehmen, — Greely meint, daß dadurch sein Tod beschleunigt wurde. Von dem anderen glaubte Greely, daß er sich Henrys Tod allzu sehr zu Herzen genommen habe. Beide standen ebenfalls im Verdacht gestohlen zu haben, und die Richtigkeit dieses Verdachts hat sich auch herausgestellt.

Nun waren noch neun Lebende im Zelt. Sie suchten sich ein wenig Moos und etwas welke Saxifraga, um Feuer zu machen. Einige von den Krabben dienten mit Renntiermoos, Seehundshaut und anderem Moos vermischt als Nahrung. Am 10. Juni starb noch ein Mann, und am 18. wieder einer. Auch diesen hatte man im Verdachte des Diebstahls, und die anderen

hielten sich fern von ihm. Nach seinem Tode aber lasen sie in seinem Tagebuch: „Henry sagte vor seinem Tode aus, daß ich eine Menge Seehundshaut gegessen hätte, ich leugne das aber ab, jetzt wo auch meine letzte Stunde naht. — — Jetzt geht es rasch mit meinem Sterben, aber ich wünschte, daß es noch rascher ginge."

So kam der 22. Juni. Seit zweiundvierzig Stunden hatten sie nichts anderes zu sich genommen als etwas Wasser und ein wenig gekochtes Seehundsleder, das man aus Greelys Schlafsack geschnitten hatte. Draußen heulte ein schneidender Wind und drang quer durch das Zelt, das schwankte, und nahe daran war zusammenzufallen.

Greely versuchte einige Gesangbuchverse zu lesen, aber seine Stimme versagte. So lagen sie alle da und warteten auf den Tod. Plötzlich schien es Greely, als höre er den Pfiff eines Dampfschiffs. Er hatte nicht die Kraft aufzustehen, bat aber Long und Brainard hinauszugehen und nachzusehen, wenn sie es vermöchten. — „Und wie immer antworteten sie, daß sie ihr bestes tun würden."

Nach zehn Minuten kam Brainard wieder und meldete, daß nichts zu sehen sei. Long hatte sich noch einige Schritte weiter geschleppt, um die

niedergewehte Flagge wieder aufzurichten. Und im Zelte lagen sie und flüsterten, was es doch gewesen sein könne.

Da hören sie plötzlich das Knirschen des Schnees unter vielen Fußtritten und das Rufen vieler Stimmen.

Im nächsten Augenblick wird die Zeltwand mit einem Messer durchschnitten, und sie sind gerettet.

— — So zeitig als möglich im Jahre 1884 hatten die Vereinigten Staaten eine Hilfsexpedition unter Kapitän Schley ausgesandt. Noch niemals war ein Schiff zu dieser frühen Jahreszeit so hoch hinaufgekommen.

Schley fand einen Kasten mit Greelys Instrumenten und wissenschaftlichen Aufzeichnungen und eine Beschreibung der Stelle, wo sie im Winterquartier lagen. Aber diese Mitteilungen waren schon am 21. Oktober 1883 geschrieben; es stand darin, daß der Proviant nur noch für vierzehn Tage ausreichen würde, und seitdem waren acht Monate vergangen. Augenblicklich wurde Leutnant Colwell mit der Schaluppe abgesandt, um Camp Clay aufzufinden. Aber wohin sie auch spähten, nichts Lebendes war zu entdecken. Eines Tages aber, als sie um eine Landzunge bogen, grade als die Dampfpfeife

sie zurückrief, wurden sie plötzlich durch die dicke Luft eine menschliche Gestalt gewahr, die ein paar hundert Meter entfernt auf einer kleinen Anhöhe stand. Es war Sergeant Long. Zweimal war er schon vom Ausguckposten zurückgekommen, hatte sich aber noch einmal wieder hingeschleppt.

Colwell ergriff eine Flagge und schwenkte sie. Und der Mann auf der Anhöhe seinerseits bewegte auch eine Flagge, dann wankte er langsam zum Strande hinab, fiel aber zweimal nieder, ehe er unten ankam.

„Wie viele sind am Leben?" rief Colwell.

„Sieben", antwortete eine schwache Stimme.

Sowie das Boot den Rand des Eises erreichte, sprang Colwell an Land und ging auf Long zu. Dieser stand da mit hohlen Wangen und wirrem Blick, Haare und Bart waren lang und verfilzt. Er zog den Handschuh ab und ergriff Colwells Hand. —

„Wo sind sie?" fragte Colwell.

Im Zelte." Die Stimme war dick und klanglos. Der Unterkiefer zitterte. „Hinter der Anhöhe. Das Zelt ist zusammengefallen."

„Lebt Greely?"

„Ja, Greely lebt." Und nach kurzem Schwei-

gen noch einmal: „Das Zelt ist zusammengefallen."

Long wurde an Bord gebracht, und die andern liefen über die Anhöhe. Da standen sie vor dem Zelte, und von drinnen hörte man eine schwache Stimme:

„Wer ist da?"

„Es ist Normann", rief einer der Draußenstehenden, der früher mit Greely zusammen gewesen war.

Und nun erklang es von drinnen: „Normann, — ist es Wahrheit?" und ein schwacher Laut wie ein Freudenruf.

Der Eingang war schwer zu finden, einer der Leute warf sich nieder und riß die Steine weg, die die Zelte hielten. Er schluchzte laut. Aber es ging zu langsam, und Colwell zerschnitt die Zeltwand mit dem Messer.

Unmittelbar vor der Öffnung lag ein Mann wie tot. Der Unterkiefer hing herunter, die Augen starrten ins Leere. Weiterhin lag einer ohne Hände und Füße, — ein Löffel war an seinen rechten Arm gebunden. Diesen gegenüber kauerte eine dunkle Gestalt auf Händen und Knien, mit langem, verwirrtem Bart und glänzenden Augen.

„Wer sind Sie?" fragte Colwell.

Keine Antwort.

„Wer sind Sie?" fragte Colwell noch einmal. Da sagte einer der andern:

„Es ist der Leutnant — — Leutnant Greely."

Colwell kroch hinein und ergriff seine Hand.

„Greely — sind Sie es?"

„Ja", sagte Greely mit schwacher Stimme. „Sieben von uns sind noch da. Hier sind wir — — wir sterben als Männer. Ich habe getan, was ich konnte. Geben Sie uns einen guten Rapport —" Dann fiel er um.

Colwell reichte ihnen etwas Biskuit und getrocknetes Fleisch. Anfänglich weigerten sie sich es zu nehmen, kaum aber hatten sie es geschmeckt, als auch der Hunger erwachte, so daß es fast unmöglich war sie zurückzuhalten. — „Jetzt bin ich Leutnant Colwell dankbar", schreibt Greely später, „daß er damals mit voller Ruhe taub gegen meine Bitten, meine Befehle, meine Scheltworte geblieben ist." —

Der Arzt wurde an Land gerufen, er verordnete alle zehn Minuten warmen Beeftea, und nachdem sich alle langsam etwas erholt hatten, wurden sie an Bord gebracht. Der Bedauernswerte, dem Hände und Füße erfroren waren, starb bald darauf.

Von der Greelyschen Expedition wird dasselbe behauptet wie von der Franklinschen, daß

der Hunger sie schließlich wahnsinnig gemacht habe, so daß sie ihre Kameraden getötet und gegessen hätten. In Amerika wurde dieses Entsetzliche geglaubt, aber Greely erklärt es für völlig unwahr.

Natürlich war es ein überwältigender Empfang, der den Überlebenden der Expedition zuteil wurde, als das Schiff an einem herrlichen Augustnachmittag in der Heimat anlangte. Der Hafen war schwarz von Menschen, die jubelten und winkten. Alle Fahrzeuge flaggten, auf den Kriegsschiffen wurden die Rahen bemannt, die Musik spielte.

Als erste von allen ging Greelys Gattin an Bord, vom Marineminister geleitet.

Die Toten, die mit in die Heimat gebracht waren, wurden unter großer Feierlichkeit begraben.

* * *

Das Buch, das Greely später über diese traurige Fahrt schrieb, hat er seiner Expedition zugeeignet. In der Widmung heißt es:

„Den Toten, die viel gelitten haben —
Den Lebenden, die mehr gelitten haben."

Fridtjof Nansen

V.

Die neuen Männer

Die neuen Männer.

I.

In der ganzen Geschichte der Polarforschung ist es allezeit so gewesen, daß Mut und Kraft wie ein Strom sie durchdrungen hat. Schon von jenem ersten an, der hinauszog in das völlig Unbekannte, — alle Schrecken der Zauberei standen ja noch vor seiner Seele und drohten wie eine schwarze Nacht. Und später durch all die Zeitläufte, — kannte man auch Natur und Verhältnisse jetzt so viel besser als früher, wie viel gab es gleichwohl, das man nicht kannte! Unendlich viel gehörte dazu für alle, die hinauszogen und nicht wußten, was ihrer wartete.

Aber nicht weniger wird jetzt in unsern Tagen verlangt, wenn sie hinausreisen, die neuen Männer. Es ist weder die Abenteuerlust noch

sind es verborgene Schätze, die sie locken; es ist keine tollkühne Kriegsschiffahrt mit wohlgeordneter Mannschaft, und es sind nicht mehr die lichten Hoffnungen auf ein eisfreies Meer, wenn das Schlimmste überwunden ist. Nein, sie wissen, daß es statt der Abenteuer in Wirklichkeit Mühsal und Entbehrungen geben wird, daß statt des Goldstaubs Eishügel und -wälle ihrer warten, daß, wenn sie auch mit dem stärksten Fahrzeuge oder mit den besten Schlitten und Hunden der Welt auf die Reise gehen, doch die Stunde kommen kann, wo eine Eisscholle oder ein Zeltlappen das einzige zwischen ihnen und dem Tode in der Einsamkeit sein kann, — und wenn sie endlich so weit gekommen sind, daß das Schwerste überstanden ist, da fängt erst das Allerschwerste an. Mut und Kraft gehören auch für die neuen Männer dazu, gerade weil sie von vornherein wissen, wem sie entgegengehen.

Große Taten und bewundernswerte Handlungen sind im Laufe der Jahrhunderte auf dem Wege nach Norden ausgeführt, und wenn Not und Unglück kamen, sahen wir die großen Eigenschaften der Persönlichkeiten ihre Blüten entfalten, schon lange vor Barentz' Tagen bis zu De Longs Heldenwanderung dem Tode entgegen. Aber unter den neuen Männern ist es vorgekom-

men, daß ein paar Leute eine lange Polarnacht hindurch auf dem 81. Breitengrade in einer Schneehöhle wohnen, und daß einer von ihnen, ohne sich einen Augenblick zu bedenken, sich in die eisige See wirft, um fast erstarrt hinter einem forttreibenden Kajak herzuschwimmen. Daß ein Mann immer von neuem sich auf die Reise macht, während die Jahre kommen und die Gesundheit schwindet, unermüdlich ein Vierteljahrhundert lang, ohne sich zu ergeben. Und nie zuvor in der Welt ist es geschehen, daß ein Mann, der zum Nordpol will, erst den Kurs nach dem Südpol richtet, um es leichter auszuführen. — Das sind die Geschichten der neuen Männer.

* * *

Jahr für Jahr waren die Eismeerfahrzeuge nordwärts gefahren, um ihren Fang zu betreiben rings um die Schwelle zu der grausigen Öde dort oben, und hatten männliche Taten ausgeführt, die vielleicht schon vergessen waren, ehe sie wieder an Land kamen, schwerbeladen mit kostbarer Last und mit teuer erkauftem Wissen. Mutige, kraftvolle Männer — die Walfischfänger aus Norwegen, Schottland und Nordamerika.

Und während dieser ganzen Zeit hatten auch hier und da in den Städten Europas und Ameri-

kas sich Männer mit dem Gedanken an den Nordpol getragen und bei ihrer stillen Lampe über den Weg dahin gegrübelt. Die ganze Geschichte der Polarforschung ist wie ein riesengroßer Zeiger, der unaufhörlich zwischen Nordwesten und Nordosten sich bewegt hat, hin und zurück, und dabei die Nordpollinie gestreift hat, so daß es ab und zu einen Klang gab — bis er jetzt für eine Weile stehen blieb und direkt nach dem Norden wies. Jetzt wollte, jetzt mußte man Klarheit darüber haben, wie es am nördlichsten Punkte der Welt aussah. War es denn nicht eine Schande, daß man seine eigene Erde nicht kannte?

Aber der Weg!

Nicht nur alte, gelehrte Leute waren es, die so dachten. Wenn der Winter kam und die Winde so recht vom Norden her bliesen, wenn Feld und Wald in Schnee begraben lag, da hat wohl mancher Knabe auf seinen Skitouren auch still für sich seine Nordpolgedanken gehabt, — das hat man später erfahren.

Aber Jahre gingen darüber hin, und da oben blieb es still.

Da ertönte eine junge Stimme über die Welt hinaus. Und wer sie kannte, der lächelte und sagte: „Das ist Fridtjof Nansen!" — Und

ein paar Schneeschuhe durchschneiden den weißen Schnee und hinterlassen neue Spuren. Und alle, die ihn kennen, meinen: ist irgend ein Mensch dafür geschaffen, in die Eisregionen dort oben zu gehen, so ist er es.

Aber der Weg!

Oben bei Julianehaab an der Südwestküste von Grönland wurde eines Tages ein seltsamer Fund gemacht. Es waren gerade drei Jahre verstrichen, seit De Long und seine Leute ihre Wanderung südwärts antraten, nachdem Jeanette gesunken war. Drei grönländische Kajakleute lagen draußen auf dem Walfischfang im Julianehaabfjord, — es war im Juni 1884 — und indem sie nach ihrem Fange ausspähten, bemerkten sie einen Raben, der unaufhörlich eine Eisscholle draußen im Fjord umkreiste. Wachsam, wie sie auf jedes Zeichen sind, richteten sie ihren Kurs dahin und sahen, als sie der Scholle näher kamen, etwas Schwarzes, — leise glitten die Kajaks heran, der Rabe hob sich in die Luft und verschwand, aber das, was sie gesehen hatten, war ein Strumpf, der aus dem Eise hervorstak. Indem sie an der Scholle anlegten, entdeckten sie noch andre Dinge, vor allem Kleidungsstücke, die eingefroren waren, und nahmen alles zu sich. Als sie zum zweiten Male kamen, um vielleicht mehr zu finden, war

die Eisscholle verschwunden, aber einige Tage später kam die Botschaft, daß man einen ähnlichen Fund wenige Meilen entfernt gemacht habe. Diese Funde nun wurden der Anstoß zu Fridtjof Nansens Nordpolreise. Denn als die von den Eskimos hier an der Südwestküste Grönlands gefundenen Sachen dem dänischen Kolonie-Direktor Lytzen vorgezeigt wurden, stellte es sich heraus, daß sie der Jeanette-Expedition gehört hatten, die doch an der entgegengesetzten Seite vom Nordpol, nördlich von Sibirien, in der Richtung auf die Neusibirischen Inseln, ihren Schiffbruch erlitten hatte. Nun waren sie hier angetrieben. An diesem Tage fing Fridtjof Nansen an über die Sache nachzudenken, und sein großer Plan entstand. Doch war es nicht das erstemal, daß er über den Weg nach dem Norden grübelte, — das hatte er lange, lange schon getan.

Aber Fridtjof Nansen war nicht der einzige, dem diese Gedanken im Kopfe spukten. Schon zwei Jahre, nachdem die Greely-Expedition zurückgekommen war, fuhr ein andrer Amerikaner aus, und dieser Mann hat etwa 25 Jahre seines Lebens daran gesetzt, sein Ziel zu erreichen. Er wollte und mußte zum Nordpol, und sein Wille war stark. Sein Name ist Robert E. Peary, Ingenieur in der amerikanischen Marine.

An einem Herbstabende 1885, als er in eine oft von ihm besuchte Buchhandlung kam, fiel sein Auge auf eine kleine Schrift über das Inlandseis von Grönland von A. E. Nordenskjöld. Als Knabe schon hatte er mit Begeisterung über Kanes Fahrt durch den Smithsund, um Franklin zu suchen, gelesen, und die Erinnerung daran lebte wieder in ihm auf. Nun las er alles, was über das Grönlandseis geschrieben ist, und beschloß auch einmal hinaufzureisen in diese fremde Welt. Das wurde der Anfang zu Pearys Nordpolfahrten. Zuerst eine Übungszeit auf dem grönländischen Inlandseise. Dann im Jahre 1886 unternahm er zusammen mit einem dänischen Handelsfunktionär eine Reise durch die Diskobucht, — eine Sommerreise und Rekognoszierungstour nannte er sie. Dann nahmen andre Arbeiten ihn in Anspruch, aber nur eine Zeitlang. Wie er selbst sagt: er war vom Nordbazzillus besessen, das arktische Fieber brannte ihm im Blute und hat ihn nie wieder verlassen.

Grönland war das Ziel für mehrere von Pearys Reisen und wurde es auch für Nansens erste. Das mächtige Grönland, die größte Insel der Welt, die Peary so begeistert zu schildern versteht: wie sie sich nach dem Süden zu erstreckt über den Busen der Welt wie ein hängendes

Geschmeide an dem glitzernden Halsbande von Eis und Schnee, das den Nordpol umgibt. Das interessanteste von allen arktischen Ländern, nennt er es, — das Land mit Mitternachtssonne und Mittagsnächten, mit tropischem Himmel und ewigem Eise, mit seinen Gebirgen, die noch auf ihren Wänden den Schimmer von der warmen Glut vulkanischen Feuers tragen, und deren Gipfel mit ewigem Schnee bedeckt sind, mit seinen Mohnblumen, diesem leuchtend gelben arktischen Mohn, am Fuße des Gletschers. Wo unten am Strande die Blumen an den Schneewällen entlang sprießen, wo der Schneesperling zwitschert und die See lebendig wird von Möwen, Enten und Ternen, und die Luft erfüllt ist vom Laute rieselnden Wassers, während das ewige Eis der Insel von den Höhen herabschaut. Mit dem Inlandseise, diesem Hochplateau 5000—8000 und 10 000 Fuß über dem Meeresspiegel, — gewaltige, leuchtende Weiten von hartgefrorenem Schnee, eine arktische Sahara ohne eine Spur von Tier- oder Pflanzenleben, — wo man nichts andres sieht als Schnee und Himmel und Sonne in frostblauer Luft, oder Nebel so dicht, daß man nicht den Schnee unter sich sehen kann. Niemals schweigt der Wind auf dieser riesenhaften Eisfläche, wächst oft zu einem Orkan an und wirbelt den Schnee auf zu einer

brüllenden, zischenden, blindmachenden Masse Hunderte von Fuß hoch in die Luft. — —

Das ist Grönland.

II.

Fridtjof Nansens ganzes Leben war in gewisser Weise schon eine Vorbereitung auf seine Polarfahrt. Schon seit jener Zeit, da er, vier Jahr alt, zum ersten Male auf Ski ging, von seinen Spielen auf und im Frognerflusse oben in Vestre Aker, von dem ersten Sprunge auf Schneeschuhen von der großen Husebyhöhe, damals noch unerlaubt für ihn, aber er konnte nicht widerstehen, — seit jenem großen erlaubten Sprunge von derselben Höhe beim Landesrennen, wo Fridtjof Nansen die Prämie bekam, die er aber nicht annehmen wollte, ehe er gelernt hätte ebenso gut zu stehen, wie die Burschen von Telemarken, denen er zugesehen hatte. Dann waren es die Touren in Nordmarken im Sommer wie im Winter, zum Fischen oder auf Ski, harte Skitouren, bei denen er Pfannkuchen im Futter seiner Jacke bei sich trug, und die Wanderungen ins Hochgebirge mit Jagd und langen Märschen. Dazu der erste starke Eindruck von der Franklin-Lektüre und der Zug in die Natur der Eiswelt. Dann verließ er die Schule und wählte sich als Stu-

dium die Zoologie; zwanzig Jahre alt begleitete er einen Seehundsfänger ins Eismeer, machte Observationen als Naturforscher, ging auf tollkühne Eisbärenjagd, kroch auf allen Vieren allein hinter einem Bären her von Scholle zu Scholle, meilenweit, oft über die offenen Stellen im Eise schwimmend, dann weiter im Lauf, bis er ihn hatte. Und all die wunderbare Schönheit des Eismeers grub sich so tief in sein Gemüt ein, daß er sie nie vergessen konnte. Während der vierundzwanzig Tage, da der Seehundsfänger fest im Eise lag und beständig der wilden Ostküste Grönlands näher getrieben wurde, so daß die Besatzung von Angst erfüllt war, grübelte er beständig über seinem Plan in die unbekannten Regionen des Inlandseises einzudringen, — über das Eis hier müßte es ja auszuführen sein, wenn man ein Boot mitschleppte. Sofort wollte er allein an Land gehen, bekam aber nicht die Erlaubnis dazu. So kehrte er wieder heim und übernahm eine Anstellung als Konservator am Museum in Bergen.

Im nächsten Jahre, 1883, sitzt er an einem Herbstabend und hört gleichgültig dem Vorlesen der Tageszeitung zu. Plötzlich wird er hellhörig. Da meldet ein Telegramm, daß Nordenskjöld von einer Reise über das Grönlandeis zurückgekehrt

sei. Wie ein Blitz durchzuckt ihn der Plan: eine Expedition auf Schneeschuhen über Grönland von einer Küste zur andern! Jetzt wollte er ausführen, was bisher ungetan und ungedacht war, wollte an der öden Ostküste an Land gehen und von da quer über das ganze ungeheure Eisfeld herunter in die bewohnten Striche auf der Westküste.

Am 1. Januar des Jahres 1884 strich er allein auf Schneeschuhen über die Berge des norwegischen Ostlandes, es war die alte Husebyhöhe, die ihn aus dem regnerischen Bergen fortgelockt hatte. Aber hinter der Husebyhöhe war es ohne Zweifel Grönland, das vor seinem inneren Auge auftauchte. Und hinter Grönland vielleicht der Nordpol? Die Menschen schrien vor Entsetzen über eine solche Gebirgstour allein mitten im Winter, — er ließ sie schreien und machte sich auf den Weg. Noch gewagter war der Rückweg über Hallingskeia und Vossekavlen, — eine der schwindelndsten Bergpartien, wie man schon seit König Sverres Tagen weiß.

Im Herbst hörte er dann von den gefundenen Gegenständen, die die Raben im Julianehaabsfjord überkreist hatten, und las, was Professor Mohn darüber in der Zeitung schrieb, daß nämlich die Sachen quer über das Polarmeer getrieben sein müßten. Und es gab noch weitere

Anhaltspunkte hierfür. Bei Godthaab auf der Südküste von Grönland wurde ein Wurfholz gefunden, wie es die Grönländer brauchen, um Vogelpfeile damit zu schleudern; man nahm an, daß es von der Ostküste hergetrieben sein müsse. Es wurde an die Universität in Christiania gesandt, dahin kam eines Tages im Jahre 1886 der bekannte norwegische arktische Reisende Adrian Jacobsen und stellte sofort fest, daß es von Alaska herstammen müsse. Dann aber mußte es ja über den Nordpol getrieben sein. Ferner das sibirische Schlagholz, die Treibbalken, die in jedem Jahre an die Küste von Grönland schwammen. Alles in allem konnte man zu keinem andern Schluß kommen, als daß eine Strömung irgendwo vom sibirischen Eismeer sich zur Ostküste von Grönland ziehe, und daß diese Strömung über den Nordpol oder wenigstens nicht weit davon gehen müsse. Und die mußte man benutzen, dachte Nansen, — nicht gegen den Strom, wie frühere Expeditionen, sondern mit ihm arbeiten. Mit dem Ausgangspunkte von den Neusibirischen Inseln. Was man brauchte, war ein kräftiges Fahrzeug und genug Proviant und Kleidung, dann mußte die Strömung das übrige tun.

Und nun steht er, der Gelehrte und Sportsmann, gerüstet zu großen Taten im ewigen Eise.

Erst aber unternahm er eine Übungsreise auf Grönland. Eine schwere Vorschule.

Im Jahre 1888 kam der Plan zur Ausführung. Wieder schrien die Leute vor Entsetzen. Fünf Mann nahm er mit sich, darunter Otto Sverdrup. Mit einem Seehundsfänger fuhren sie unterhalb der Ostküste von Grönland, und mehr als zwanzig Kilometer vom Lande entfernt gingen sie an einem Julitage von Bord. In zwei Booten ruderten sie hinüber, gerieten bald in Treibeis und trieben zehn Tage lang damit südwärts zwischen tosenden Brandungen, Eisschollen türmen sich auf und bersten und mahlen um sie her. Ihre eigene Scholle, auf die sie das Boot gezogen haben, ist auch geborsten, aber das Zelt wird aufgeschlagen, — wenn sie, wer weiß wie bald, in die See hinaus müssen, haben sie ihre Kräfte zum Rudern nötig. Alle werden ins Zelt in die Koje beordert; Sverdrup als der Erfahrenste und Ruhigste soll die erste Wache übernehmen, um die andern zu wecken, sobald der entscheidende Augenblick kommt. Auf und ab wandert Sverdrup mit seinen festen Schritten, — nur die eine Seite der Scholle, wo das Zelt und das eine Boot steht, ist noch von der See verschont geblieben, verschiedene Male schon hat er an der Zelttür gestanden, schon ein paar Haken geöffnet, um

die Schlafenden zu wecken, aber immer wieder gezögert, er will die nächste See abwarten. Plötzlich verändert die Eisscholle ihre Richtung, und mit wunderbarer Schnelligkeit steuert sie wieder dem Lande zu.

So arbeiteten sie sich wieder nordwärts längs der Küste bis zu 64¼ Grad. Da ließen sie die Boote liegen, legten ein Depot nieder, und nun begann der Aufstieg zum Inlandseise, das sie endlich erreichten. Zuerst wurde der Kurs gegen Nordwesten gerichtet auf die Diskobucht zu, dann aber schwenkten sie mehr nach dem Westen ab auf Godthaab, wo sie eher hoffen konnten, ein Schiff für die Heimfahrt zu finden. Über zahlreiche Spalten ging's mit den schweren Schlitten, die sie selbst ziehen mußten, — es war ihnen nicht gelungen, gute Hunde zu bekommen — hinauf auf die gewaltigen Höhen bis 8000 Fuß über dem Meeresspiegel, bei 40—50° Celsius, bald auf schwieriger Bahn, bald mit vollen Segeln, die die Schlitten vorwärts jagten, hin über die unendlichen Weiten in Schneesturm und schneidender Kälte. Bis sie zwei Monate, nachdem sie das Schiff Jason verlassen hatten, kahles Land vor sich sahen und nun einen abenteuerlichen, gefahrvollen Abstieg hatten bis zur Küste des Ameralik-Fjords. Hier machten sie sich ein kleines

Boot aus Segeltuch, und in diesem ruderten Nansen und Sverdrup aus dem Fjord hinaus bis Godthaab. Von da wurden auch die andern geholt, und hier mußten sie den ganzen Winter über bleiben. Mitte April 1889 ertönte plötzlich über die ganze Kolonie ein einziger Freudenruf: „Umiarsuit! Das Schiff!", und am 30. Mai fuhren sie bei strahlendem Wetter in den Christianiafjord ein, begeistert empfangen nach ihrer wackeren Tat.

III.

Nun aber ging Peary allen Ernstes ans Werk. Im Juni 1891 reiste er an einem sonnigen Tage mit fünf Mann auf einem Seehundsfänger von Brooklyn aus, auch seine Gattin begleitete ihn. Er hatte sich die größte Mühe gegeben, tüchtige Leute zu bekommen; unter diesen befand sich ein zwanzigjähriger Norweger, Eivind Astrup, und ein junger Arzt, Frederick A. Cook. Peary lobt sie beide. Ein Neger, Henson, der als Pearys Diener mitreiste, lernte bald eskimoisch sprechen wie ein Eingeborener und wurde dadurch zu einem sehr nützlichen Gliede der Expedition. Der Kurs wurde auf Nordgrönland gerichtet. Das Ziel war, die Nordküste Grönlands zu finden und vielleicht gleichzeitig den praktischen Weg zum Nordpol zu

entdecken. Drei Wochen lagen sie in der Melvillebucht im Packeise fest, hier wurde Peary durch eine Eisenstange das Bein gebrochen, aber er nahm es mit Ruhe, und in den letzten Julitagen erreichten sie die Mac Cornickbucht am Einlaufe des Smithsunds, wo sie ihr Winterquartier aufschlagen wollten. Peary wurde samt dem Proviant und der andern Ausrüstung an Land getragen, und aus dem Holzmaterial, das sie bei sich führten, richteten sie ein Winterhaus auf. Der Seehundsfänger segelte wieder heim, und nun bewogen sie einige Eskimos dazu, sich für den Winter bei ihnen niederzulassen und ihnen beim Nähen von Pelzkleidungsstücken behilflich zu sein, — der Anfang war, daß sie gegenseitig nicht ein Wort verstanden. Die ganze dunkle Zeit hindurch fertigten sie Schlitten und Schneeschuhe an, gerbten Leder und machten sich Schuhzeug, nähten Kleider oder gingen auf die Jagd, und Ende April machten sie sich daran, Proviant, Schlitten und Hunde, die sie von den Eskimos gekauft hatten, bis an den Rand des Inlandseises hinauf zu befördern. „Eine außerordentlich anstrengende Arbeit", schreibt Astrup, „der Weg ging bald durch tiefe Schneewehen, bald über schroffe, steinige Hänge, und jede einzelne Ladung durfte nicht groß sein. Am 13. Mai

waren wir endlich fertig damit, und vor uns lag das Inlandseis eben, nur schwach nach innen zu sich senkend, im Sonnenschein da." — Schon am nächsten Tage machten sich Peary und Astrup auf, ihrem fernen Ziele entgegen, Astrup auf Skiern, Peary auf indianischen Schneeschuhen, mit Hundeschlitten für Proviant und Ausrüstung. „Ein ausgeprägtes Bild meiner Ideen", sagt Peary, „das Inlandseis als Weg, Hunde als Zugtiere, und nur zu Zweien." Aber es wurde eine mühselige Wanderung, 1200 englische Meilen ganz bis zur Nordküste auf dem 81. Grade. Von da herüber zur Ostküste, wo sie am 4. Juli eine große Bucht fanden, die Peary zu Ehren des amerikanischen Freiheitstags die Independence Bay (Unabhängigkeitsbai) nennt. Dann ein beschwerlicher Marsch zurück, 450 englische Meilen in direkter Linie auf das Lager zu. Erst Anfang August 1892 hatte der „weiße Marsch" ein Ende. Es stand fest, daß Grönland eine Insel war mit mit kleinen Inselchen im Norden davor. Gleich nach der Rückkehr geschah ein Unglück, — einer der jungen Amerikaner, Verhoeff, verschwand bei einem Ausfluge, und es ist nie ermittelt, was aus ihm geworden ist. So mußte die Expedition ohne ihn nach Amerika zurückkehren. — —

Aber noch einmal wollte Peary nach dem Norden. Es wurden ihm drei Jahre Urlaub bewilligt, den er zu Vortragsreisen benutzte, um das nötige Geld herbeizuschaffen. In 96 Tagen hielt er 168 Vorträge, und kaum dreiviertel Jahr nach seiner Heimkehr war er wieder oben und schlug sein Winterquartier in der Nähe des vorigen auf. Das erste Jahr brachte eine mißglückte Schlittentour, Peary mußte wegen Unwetters und anderen Mißgeschicks unterwegs umkehren. Astrup fertigte indes Karten von einem Teil des Landes an der Melvillebucht. Im Herbst 1894 reisten alle Begleiter Pearys, ausgenommen Lee und Henson, mit dem Schiff, das sie zu holen kam, nach Amerika zurück. Obwohl es bedenklich mit dem Proviant und unsicher für ein Schiff im nächsten Jahre aussah, blieben Peary und die beiden Männer doch oben zurück, unternahmen abermals eine Schlittenreise von 1200 Meilen nordwärts, machten neue Entdeckungen und nähere Bekanntschaft mit den Eskimos und fanden bei Kap York einige ungeheure Meteorsteine. Ermattet kehrten sie an die Küste zurück und kamen im Herbst 1895 mit einem Schiff wieder in der Heimat an.

IV.

Am Johannistage 1893 — vierzehn Tage ehe Peary zum dritten Male nach Grönland ging — trat Fridtjof Nansen seine Polarfahrt an. Vier Jahre waren vergangen, seit er vom Grönlandeise zurückgekehrt war. Diese Jahre hatte er angewandt zum Schreiben einiger Bücher über die eine Reise und zu Vorbereitungen für die geplante. Das nötige Geld war ihm vom Storting und andern Seiten bewilligt. Vor allem galt es nun, ein tüchtiges Schiff zu bekommen. Collin Archer, der bekannte Schiffsbauer in Larvik, baute die Fram für ihn, stärker als irgend ein andres Fahrzeug, das im Eismeer gewesen war. Der Rumpf wurde genau nach Nansens Angabe konstruiert, so, daß das Schiff beim Schrauben des Eises nur gehoben, aber nicht zerdrückt wurde, — abgerundet, damit das Eis es nicht erfassen konnte. Auf die ganze Ausrüstung, die für die Reise nötig war, wurde die größte Sorgfalt verwendet, nicht zum wenigsten auf den Proviant. Dann war es die Besatzung, — Hunderte von Bewerbern gab es, unter denen er wählen konnte, aus Europa, Amerika und Australien. Nansen wählte seine zwölf Norweger. Otto Sverdrup wurde Führer

der Fram; Sigurd Scott Hansen, Leutnant der Marine, übernahm die Leitung der meteorologischen und magnetischen Observationen.

Wohl gab es manche, die sich mit Fridtjof Nansens Plan einverstanden erklärten, die meisten aber waren dagegen. Alle Welt schrie vor Entsetzen. In der geographischen Gesellschaft in London hielt er im Jahre 1892 einen Vortrag, da saßen Englands größte Polarfahrer unter seinen Zuhörern, und nach beendetem Vortrag erhob sich einer nach dem andern, um ihm von seinem Vorhaben abzuraten. M'Clintock sagte, daß es der tollkühnste Plan sei, von dem man jemals in der geographischen Gesellschaft gehört habe; er glaubte, daß die Gefahr im Eise zerdrückt zu werden, allzu groß sei. Nares erklärte es für sinnlos, sich so dem hoffnungslosen Umhertreiben zu übergeben, — niemals hätte man gehört, daß ein im Packeise eingefrorenes Schiff sich je wieder daraus frei gemacht habe, nicht einmal mitten im Sommer. Ein Dritter meinte, daß es nicht viel zu sagen habe, welche Form man dem Schiffe gäbe. Und in Amerika ließ sich Greely in einer Zeitschrift mit heftigen Worten gegen Nansen aus, er glaubte weder an das Fahrzeug, noch an die Strömung. Einer von den wenigen, die den Plan billigten, war Markham.

An einem trüben, grauen Tage dampfte Fram aus dem Christianiafjord hinaus und nahm ihren Weg die norwegische Küste entlang auf das Eismeer zu, dreizehn Mann befanden sich an Bord. Bei Vadsö sahen sie den letzten Schimmer von Land. Alles war so friedlich und schön. „Eben durchbrach die Sonne den Nebel und lächelte über dem Strande", schreibt Nansen. „Hart, nackt und zerklüftet im Morgendämmern, aber trotzdem so schön, hier und da kleine Fahrzeuge — und das ganze Norwegen dahinter — — —." So arbeitete Fram sich langsam und ruhig ostwärts durch den Schlackerschnee auf die Jugorstraße zu. „Ach, dieser unendlich zähe Eismeernebel, wenn er seine Decke niedersenkt und all das Blau um dich und über dir ausschließt, und alles grau in grau ist, feuchter Schnee tagaus, tagein — —." Aber durch den Schlacker und das erste zeitige Treibeis und durch die dunkeln Gerüchte vom verschlossenen Karameere kamen sie durch bis Chabarowa an der sibirischen Küste; hier nahmen sie Hunde an Bord, passierten die Jugorstraße, und hinaus ging's in das gefürchtete Karische Meer. Ehe sie die Heimat verließen, hatte Nansen gesagt: wenn sie nur erst glücklich über das Karameer und an Kap Tscheljuskin vorüber wären, da sei das Schlimmste überstanden. Und Fram klärte

beides! So ging es weiter nach Osten und dann nordwärts, indes der Winter hereinbrach.

„Eine herrlichere Fahrt als diese habe ich noch nicht erlebt", schreibt Nansen am 19. September. „Nach Norden, unaufhörlich nach Norden bei gutem Winde, Segel und Dampf tun, was sie können, — offenes Meer eine Meile nach der anderen, Wache um Wache, durch unerforschtes Gebiet, und immer eisfreier wird die See. Wie lange mag es dauern? — Ich muß mich oft fragen, ob denn dies nicht alles ein Traum ist." — Und am nächsten Tage: „Da sind schon die ganzen Traumschlösser eingestürzt. Voraus liegt die Eiskante fest und breit und leuchtet auf im Schlackerschnee." Trotzdem ging es weiter, — gegen Mitte September befanden sie sich nördlich vom Lena-Delta — die sibirischen Inseln entlang, und zu Ende des Monats schloß sich das Treibeis um Fram. Nun mußte die Strömung das Ihre tun.

Die lange Winternacht war im Anzuge, — die erste, die sie dort oben verleben sollten, aber nicht die letzte. Und die Framleute verstanden es, sich ihr Schiff zu einem behaglichen Winterquartier zu machen. Es schien auch, daß die tägliche Arbeit für sie dazu gehöre, — eine Tischlerwerkstatt im Schiffsraum, Schmiede auf Deck und

später auf dem Eise, Klempner, Schuh- und Segelmacherwerkstätten, später eine Reeperbahn auf dem Eise, eine Windmühle, die den Dynamo treiben und elektrisches Licht schaffen sollte, jetzt wo die Dampfmaschine nicht mehr im Gange war. „Nichts gab es", sagt Nansen, „von den feinsten Instrumenten herunter bis zu Holzschuhen und Axtschäften, das nicht an Bord der Fram hergestellt werden konnte". Vor allem aber sind es die wissenschaftlichen Arbeiten, die der Fram-Reise eine so hervorragende Bedeutung gegeben haben, — die Meeresuntersuchung, die Nansen selbst leitete und die bewies, daß das Polarmeer, das man bis dahin für seicht gehalten hatte, bis zu 3800 Meter Tiefe geht, und botanische wie zoologische Forschungen, Nordlichtbeobachtungen und die beständigen Observationen. Aber bei 30—40° Kälte still zu stehen, mit den feinen Apparaten zu hantieren und die Metallschrauben mit nackten Fingern einzusetzen war kein leichtes. „Ist es kalt?" fragte man unten im Salon. „Unsinn", erwidert Scott Hansen lachend, „eine ganz behagliche Temperatur".

Am 9. September, als alle nachmittags plaudernd zusammen saßen, hörten sie plötzlich einen betäubenden Lärm, und das ganze Fahrzeug bebte. Es war das erste Schrauben. Langsam, sicher

setzte das Eis an, aber es trug nicht den Sieg davon, Fram hob sich, ganz wie es erwartet war. —

„Es schraubt und kracht rings um uns her", schreibt Nansen einige Tage später im Tagebuch, „die Schollen türmen sich zu langen Mauern und hohen Bergen auf, die wohl bis an die Riggen reichen, — das Eis tut, was es kann, um Fram zu zerdrücken. Aber wir sitzen hier in voller Ruhe, gehen nicht einmal hinauf, um uns die Verwüstung anzusehen. Das Fahrzeug hält schon aus".

Von nun an treiben sie mit dem Eise, und in dieser Weise hat Fram den größten Teil der drei Jahre zugebracht. Gleichmäßig und langsam nach Nordwesten zu, oft vorwärts und zurück, oft mehr südwärts, bald langsam, bald schneller gegen Westen zu. Natürlich ist es der Kurs und die Fahrt, der richtige oder der falsche Weg, was für die Stimmung an Bord entscheidend ist. Für jeden neuen Breitengrad, der überschritten wird, feiern sie ein Fest. Ebenso am Weihnachtsabend und Neujahr, an den Geburtstagen und am 17. Mai mit Fahnen, Prozession und Hurras für den Freiheitstag. Die Jagd auf Eisbären und Weißfüchse, Walrosse und Seehunde bringt

mancherlei Abenteuer und Erlebnisse. Abends wird im Salon musiziert und gelesen, bei besonderen Gelegenheiten erscheint eine selbstverfaßte Zeitung mit Text und Zeichnungen. Aber während der ganzen Zeit liegt die Polarnacht über ihnen, — zwischendurch mit Mondschein Tag und Nacht oder mit Nordlicht über dem ganzen Himmelsgewölbe. Der Sommer kommt und geht, und fortgesetzt führt das Treibeis sie nach Norden und Westen, bald schneller, bald langsamer, meistens vorwärts, zu Zeiten aber auch rückwärts.

Eines Abends im November 1894 hält Nansen einen Vortrag und teilt seinen Begleitern einen Entschluß mit, den er gefaßt hat. Im Frühling, wenn sie noch etwas nördlicher getrieben, wollte er mit noch einem Mann eine Schlittentour direkt nach Norden unternehmen und suchen bis an den Nordpol zu gelangen. Das Fahrzeug mußten diese beiden also verlassen und konnten auch nicht erwarten es wiederzusehen, bis sie sich daheim in Norwegen wieder treffen würden. Vermutlich würde Fram mit dem Treibeise nach Spitzbergen kommen. Die Schlittenexpedition wollte dann entweder denselben Weg aufsuchen oder die andre Route zwischen Franz-Josephsland und Novaja Semlja nehmen. Beide wollten auf Ski gehen, Hunde mit Schlitten und Proviant mit sich neh-

men, auch leichte Bambuskajaks, falls sie die See erreichen würden.

Mehr wie einer fand sich, der gern diese Tour mitgemacht hätte. Aber Nansen hatte schon seinen Begleiter gewählt, es war Leutnant Hjalmar Johansen, ein kräftiger Mann und tüchtiger Skiläufer. So wurden denn alle Vorbereitungen getroffen und der 20. Oktober 1895 war der Zeitpunkt, an dem sie aufbrechen wollten. Von Tag zu Tage mußte die Abreise verschoben werden, es gab noch mancherlei Vorbereitungen, und alles sollte so gut wie möglich gemacht werden. Lieber warten, bis alles in Ordnung ist, meinte Nansen, und dann mit voller Kraft daran. Darum kamen sie auch ein Mal über das andre nach ihrer Abreise wieder zurück, um dieses oder jenes noch zu verbessern. Am 14. März 1895 aber schieden Nansen und sein Begleiter endgültig von der Fram. Jetzt war alles in Ordnung. Und nun blieben die beiden Skiläufer mit Hunden, Schlitten und Kajaks über fünf Vierteljahr fort auf der merkwürdigsten Wanderung, die wohl jemals ein Mensch auf dem Wege nach Norden gemacht hat.

Bald ging's auf leidlich guter Skibahn, bald über Eishügel und Wälle, mit unendlicher Mühsal für Menschen und Hunde; dazu trieb das Eis beständig nach Süden zu, indem es um sie

her schrob und kreischte. Entsetzlich war die Anstrengung, um die schweren Schlitten die Eisrücken herauf und herunter zu ziehen, zwischendurch blieb nichts andres übrig als sie zu tragen. Dazu eine schneidende Kälte, — „es kam vor, daß ich im Marschieren einschlief", sagt Nansen, „und davon erwachte, daß ich vornüber auf die Schneeschuhe stolperte". — Dann suchten sie sich einen Zeltplatz hinter irgend einem Eiswall, wo es leidlich geschützt war. Einer sorgte für die Hunde, indes der andre den Kochapparat anzündete, dann wurde der Schlafsack ausgebreitet und die Zelttür gut verschlossen, so konnten sie in den Schlafsack hineinkriechen und anfangen ihre Kleider aufzutauen. Denn tagsüber froren die äußeren Kleidungsstücke derart, daß sie zu vollständigen Eispanzern wurden, — es knackte, sobald sie sich darin rührten. „Kamen wir abends mit diesen Kleidern in den Schlafsack, so begann das Eis langsam zu tauen, aber diese Arbeit erforderte ein gutes Teil Körperwärme." — Es wurde auch nicht besser dadurch, daß sie Handschuhe und Fußzeug jede Nacht während des Schlafes auf der Brust oder in den Hosen trocknen mußten. „Es war, als lägen wir beständig in nassen Umschlägen", versicherte Nansen. Die Hunde schliefen außerhalb des Zeltes im Schnee.

Schlimmer und schlimmer wurde der Weg, mit Eisrücken und Wällen. Die Hunde litten schreckliche Not, — „mit Grauen muß ich oft an sie denken", schreibt Nansen. Und Anfang April wurde es ihnen klar, daß das Eis fortgesetzt nach Süden trieb, und daß dieses der schlimmste Feind war, mit dem sie zu kämpfen hatten. Am 8. April sagten sie: Stopp. Bis 86° 13′ 6″ waren sie gekommen, die höchste nördliche Breite, die noch ein Mensch erreicht hatte.

Am nächsten Tage wurde der Rückweg angetreten mit dem Kurs auf Kap Fligely auf Franz-Josephsland. Die Hunde mußten einer nach dem andern geschlachtet werden zum Futter für die übrigen. Im Juni wurde es schlimm mit den offenen Rinnen im Eise, und der Marsch immer schwieriger. Hunde, Ski und Schlittenkufen sanken tief in den feuchten Schnee ein. Die Rationen für Menschen wie für Tiere mußten auf ein Minimum herabgesetzt werden. Einen Seehund und einen Eisbären erlegten sie. Endlich in den letzten Julitagen kam Land in Sicht, zum ersten Male seit fast zwei Jahren. Bald über Eisschollen und Rinnen, bald über offenes Wasser ging ihr Weg dem Süden zu, doch wußten sie nicht, wo sie sich befanden, — es mußte ein Fehler auf der Karte sein.

Am 26. August 1895 mußten sie sich entschließen, zu überwintern, — da befanden sie sich auf Franz-Josephsland auf 81° 12'. Hier wurde eine Hütte aufgerichtet, sie brachen Steine aus dem Geröll, gruben einen Bauplatz aus und bauten die Mauern, so gut es ging, größtenteils mit bloßen Händen. Moos und Schutt wurden zwischen die Steine gestopft. Die Mauer war nur drei Fuß hoch, doch gruben sie noch drei Fuß tief in die Erde hinein, damit sie wenigstens aufrecht darin stehen konnten. Eine Stange, die sich unter dem Treibholz gefunden hatte, wurde als First benutzt, während sie das Dach aus Walroßhaut herstellten und es mit Schnee bedeckten. In einer Ecke befand sich eine Art Kamin. Diese Hütte haben sie dreiviertel Jahr lang bewohnt. Der Schlittenproviant mußte für den späteren Marsch südwärts gespart werden, hier lebten sie nur von Eisbären und Walrossen. Morgens wurde Bärenfleisch als Suppe gekocht, abends brieten sie ein Beefsteak davon und aßen Speck dazu, oder sie tauchten die Fleischstücke in Tran, wie es eben paßte. Aus dem Speck wurde Tran zur Beleuchtung geschmolzen, und es kam vor, daß sie sich Speckstückchen aus der Lampe heraus fischten und mit gutem Appetit verspeisten.

„Den ganzen Winter hindurch hielten sich die

Füchse bei unsrer Hütte auf", sagt Nansen, „beständig hörten wir sie an den gefrorenen Bärenschinken nagen, die auf dem Dache lagen. Wir haben sie auch nie verjagt, diese behaglichen Haustiere waren uns eine Gesellschaft; oft lagen wir im Halbschlaf und konnten uns einbilden, daß wir daheim im Bett lägen, und Ratten und Mäuse auf dem Boden über uns ihr Wesen trieben".

Am Weihnachtsabende schreibt er im Tagebuche: „Jetzt läuten die Weihnachtsglocken in der Heimat. Freudenzeit und Festlichkeit in jeder Hütte. Aber auch wir feiern unsern armseligen Verhältnissen angemessen. Johansen hat seine Hemden gewechselt und das äußerste zu innerst angezogen. Ich habe das gleiche getan, außerdem aber auch noch die Unterhose abgelegt und eine andre angezogen, die ich in warmem Wasser ausgewrungen hatte. Außerdem habe ich mit einer Tasse Wasser Körperwäsche gehalten und dabei die abgelegte Unterhose als Schwamm und Handtuch benutzt. Jetzt fühle ich mich wie ein neuer Mensch."

So kam der Frühling heran mit Sonnenschein und offenem Wasser, und am 19. Mai abends

brachen sie aus dem Winterquartier auf und machten sich auf den Weg, ganz langsam nach dem stillen Leben der Winternacht. Es wurde ihnen sauer, die Schlitten mit den beladenen Kajaks zu ziehen. Endlich aber erreichten sie offenes Wasser und konnten nun weiter segeln und rudern.

Am ersten Junitage hatten sie am Eisrande angelegt, um die Beine etwas strecken zu können. Während sie auf einer nahen kleinen Anhöhe stehen, ruft Johansen plötzlich: „Um Gottes willen, da treiben die Kajaks fort!"

Beide stürzen herunter. „Hier, nimm die Uhr!" schreit Nansen, reißt die Kleider ab, springt in die See und schwimmt hinterher. Rasch treiben die Kajaks davon, das Wasser ist eisig kalt, es scheint unmöglich, daß er's fertig bringt. Aber alles, was sie besitzen, liegt ja da an Bord, nicht so viel wie ein Messer haben sie bei sich. Er schwimmt mit aller Macht, — wird er müde, so dreht er sich um und schwimmt auf dem Rücken. Allmählich werden die Glieder steif und gefühllos, die Züge werden matter, aber kürzer wird auch die Entfernung. Endlich ist er am Ziel, und mit seinen letzten erstarrenden Kräften schwingt er sich in den einen Kajak und bringt

sie beide an Land. Während er mit klappernden Zähnen sitzt und rudert, ergreift er plötzlich die Büchse und schießt ein paar Alke, die er vor dem Bug entdeckt, mit einem Schuß, — er hatte Appetit auf einen Vogel zum Abendbrot verspürt! Während der ganzen Zeit war Johansen verzweifelt am Strande auf und ab gegangen. Er war überzeugt, daß Nansen den Verstand verloren hätte.

Nun war es der 17. Juni 1896. Nansen war eben damit beschäftigt, die Mahlzeit zu bereiten, — da war's ihm plötzlich, als hörte er Hundebellen. Er rief nach Johansen, der eilends aus dem Schlafsack kroch, auch er glaubte es zu hören, doch ertrank der Laut wieder in dem Lärm der tausend Vogelstimmen von den Bergen. Aber Nansen hielt es nicht länger, er mußte nachsehen, während Johansen auf die Kajaks achten sollte; so holte er seine Ski samt der Büchse hervor und machte sich auf. Da — von neuem Hundebellen! deutlicher noch als vorher, — dann wieder für längere Zeit nichts andres als der Vogellärm, aber plötzlich war's ihnen, als hörten sie eine menschliche Stimme rufen. „Unser Herz klopfte, das Blut drang uns zu Kopfe", sagt Nansen, „ich sprang auf einen Eishügel und schrie aus aller Kraft meiner Lungen". — Dann

bahnte er sich den Weg zwischen Schollen und Eiswällen, so rasch ihn nur die Ski trugen. Bald hörte er wieder Rufe und entdeckte von einem Eiswall aus, daß etwas Dunkles sich zwischen den Eishügeln bewegte. Es war ein Hund. Weiter hin aber zeigte sich eine andre Gestalt, — ein Mensch! Nansen schwenkte die Mütze, der Mann antwortete, und wenige Augenblicke später schüttelten sie einander die Hand. Der Mensch war ein Engländer, Jackson, Chef einer Expedition, die seit 1894 auf Franz-Josephsland kampiert hatte. Ein überströmend herzlicher Empfang wurde Nansen und Johansen zuteil, dazu auch ein warmes Bad und reine Kleider. Sechs Wochen später kam das Schiff der Expedition Windward mit Proviant für Jackson, und Nansen und Johansen fuhren mit ihm südwärts. Am 13. August gingen sie in Vardö an Land und sandten ihre Telegramme in die Heimat und damit über die ganze Welt hinaus.

Eins aber fehlte zu der vollen Freude, — wo war die Fram? Das war Nansens erste Frage in Vardö, aber niemand wußte etwas davon. Eines Morgens aber in Hammerfest, kaum eine Woche nach der Heimkehr, erhielt Nansen ein Telegramm aus Skjaervö:

„Fram am heutigen Tage wohlbehalten hier

angekommen. Alles wohl an Bord. Gehe sofort nach Tromsö ab. Willkommen daheim.

Otto Sverdrup.

Fram war im Eise umhergetrieben bis etwa 85° 58', dem nördlichsten Punkte, den ein Fahrzeug erreicht hatte, war dann südwestlich getrieben, machte sich im Juni 1896 wieder aus dem Eise frei, richtete den Kurs auf Spitzbergen und weiter südlich und ging endlich bei Skaervö an Land. Hier erfuhren sie, daß auch Nansen und Johansen glücklich heimgekehrt waren.

In Tromsö traf Nansen mit Fram zusammen, und es herrschte größte Begeisterung. Dieser letzte Teil von Frams Reise gestaltete sich zu einem einzigen langen Triumphzuge.

V.

Zur See und über Land hatten sich die Polarfahrer bisher erprobt. Jetzt aber trat einer auf, der es durch die Luft versuchen wollte.

Als Otto Sverdrup mit der Fram im Jahre 1896 zurückkam, fand er den schwedischen Ingenieur Andrée auf Danskeö bei Spitzbergen mit seinem großen Ballon beschäftigt, mit dem er zum Nordpol zu fliegen gedachte.

Andrée hatte eine der schwedischen wissenschaftlichen Expeditionen mitgemacht, 1882—1883, und

interessierte sich besonders für Ballonfahrten, hatte auch schon selbst einige Luftreisen unternommen, einmal über die Ostsee, einmal von Göteborg nach Gotland, und sich mit dem Gedanken getragen, den Atlantik zu überfliegen. Dann aber verspürte er doch mehr Lust, es mit dem Norden zu versuchen. Ein dummdreister Plan, doch glaubte er fest daran. Reiche Leute in Schweden gaben ihm das Geld, der Ballon wurde in Paris angefertigt und ein Ballonhaus gebaut, um auf Spitzbergen aufgestellt zu werden. Hier wollte er mit zwei Mann aufsteigen, wenn der Wind günstig war, und direkt nach Norden fliegen, über das Eismeer und die gewaltige Öde. Im Zeitraum von einer Woche glaubte er das Ganze ausgeführt zu haben, doch sollte der Ballon sich mehrere Wochen in der Luft halten können. Dann beabsichtigten sie irgendwo in den Polargegenden zu überwintern und den Rückweg zu Fuße zu machen.

Im Sommer 1896 begaben sich Andrée und seine Begleiter nach Spitzbergen, aber die Windverhältnisse waren ungünstig, und er entschloß sich, bis zum nächsten Jahre zu warten. Der Ballon, der den Namen Adler trug, wurde wieder nach Paris gesandt, um noch vergrößert zu werden. Einer von Andrées Begleitern zog sich zurück, und ein andrer trat an seine Stelle. Im Sommer

1897 reisten sie abermals nach Spitzbergen ab, zwei schwedische Kanonenboote brachten die Expedition bis dahin, die mit Proviant für drei bis vier Monate ausgerüstet war und dreißig Brieftauben und dreizehn Schwimmbojen mit hatte, um damit Nachrichten auswerfen zu können, die größte zum Gebrauch am Nordpol oder dem höchsten nördlichen Breitengrade, der erreicht wurde. Auf Franz Josephsland hatte Andrée Depots anlegen lassen. Und Bekanntmachungen waren nach Grönland und weiter gesandt, enthaltend eine Abbildung des Ballons und Bitte an die Eingeborenen, Nachricht zu geben, sobald sie einen solchen Gegenstand zu Gesicht bekämen, auch den Reisenden behilflich zu sein, falls diese landeten. — „Da man nicht im geringsten hinsichtlich des Ballons und seiner Insassen ängstlich zu sein braucht, kann man sich ihm ohne Scheu nähern, sobald man ihn erblickt. Und sollten die Reisenden rufen oder um Hilfe bitten, so kann man sich ohne Furcht zu ihnen begeben und ihnen Beistand leisten. Sollten sie aber mit dem Ballon verunglücken, so wird jedermann, der sie auffindet, gebeten, ihnen aufs beste zu helfen, auch wenn sie vorläufig nicht in der Lage sein sollten, dafür zahlen zu können."

An einem Sonntagnachmittage, den 11. Juli,

stieg der Adler auf und ging in raschem Fluge nordwärts. Ein ernstliches Unglück traf ihn gleich, indem ein großer Teil der Schleppleinen schon beim Aufstieg verloren ging — lange, schwere Leinen, die dazu helfen sollten den Ballon tiefer zu halten und damit wesentlich an Gas zu sparen. Auf allen Schiffen und am Lande standen Menschenmassen und starrten hinter dem Ballon her.

Vor dem Spätsommer 1898 sollte man nicht erwarten, von ihnen zu hören, aber bereits Mitte August 1897 kam die erste Nachricht. Nördlich von Spitzbergen etwa beim 80. Breitengrade hatte ein norwegischer Fangschiffer am 15. Juli eine Taube geschossen, bei der er einen Brief fand:

„13. Juli, 12.30 mittags. — 82° 2′ Breite, 15° 5″ östlicher Länge. Gute Fahrt gegen Osten 10° südlich. Alles wohl an Bord. Dieses ist die dritte Taubenpost.

Andrée."

So konnte man ja bald weiteres erhoffen. Die Spannung war groß. Aber in diesem Jahre kam nichts mehr, umso mehr wartete man im nächsten Sommer. Aber keine Kunde kam. Das ganze Jahr 1898 ging ohne Nachricht zu Ende.

Im Mai 1899 wurde an der Nordküste von Island eine Schwimmboje gefunden und im August

1900 eine zweite an der Küste von Finmarken. Beide Mitteilungen waren in kaum einer Stunde Zwischenraum am Abende des Tages der Abreise geschrieben. In der ersten sagt Andrée, daß die Fahrt in 250 Meter Höhe vor sich gehe. Er hatte da vier Brieftauben gleichzeitig ausgesandt, die nach Westen flogen. „Jetzt befinden wir uns über dem Eise. Wetter herrlich. Laune ausgezeichnet." — 55 Minuten später aber haben sie eine Boje ausgeworfen, da schreibt ein andrer, daß sie jetzt in 600 Meter Höhe schweben und alles wohl sei. Am nächsten Tage ist vermutlich Taubenpost Nr. 2 ausgesandt, denn am Tage darauf, am 13. Juli, sandte ja Andrée schon die dritte um 12½ Uhr vormittags.

Drei andre Bojen sind noch gefunden, zwei bei Island, die dritte, die Nordpolboje, bei Spitzbergen, doch waren alle offen und leer. Vielleicht sind sie nur hinausgeworfen, um den Ballon zu erleichtern, — vielleicht ist dieser draußen auf dem Meere verunglückt.

Seitdem hat man nichts mehr von Andrée und seinen Leuten gehört oder gesehen.

Nach dem, was man gefunden hat und nach Wind und Strömung zu urteilen, muß der Ballon östlich von Franz-Josephsland verunglückt sein, vielleicht acht Tage nach seinem Aufstiege. Nor-

wegische Walfischfänger erzählen, wie dort oben die Segel nach jedem Sturm mit einer schweren Eislage bedeckt sind, und wie ein Schneewetter die Schwere noch erheblich vermehren kann. Und es ist erwiesen, daß in der Zeit vom 11.—19. Juli unruhiges Wetter und starke Schneefälle über diese Gegenden hingegangen sind.

Schweden sandte eine Reihe von Nachforschungsexpeditionen aus, in das Lena-Delta, nach den Neusibirischen Inseln, nach Spitzbergen und Franz-Josephsland, sowie nach der Ostküste von Grönland. Mehrere andre Expeditionen haben beim Suchen geholfen, doch ist bis dahin alles vergeblich gewesen. Ab und zu tauchen durch Eskimos Gerüchte auf von einem „fliegenden Hause" und von weißen Männern, die aus der Luft heruntergekommen sind, doch ist dieses wohl nur der Widerhall von den Bekanntmachungen.

Niemals hat man die geringste Spur gefunden von den drei Männern, die an einem Sonntag nachmittag im Juli 1897 mit dem Adler nordwärts flogen.

VI.

Im Winter 1898 und 1899 lagen drei Expeditionen oben beim Smithsund in Winterquartier. Der Amerikaner Peary, der Norweger Otto

Sverdrup und noch ein Amerikaner Stein, der auch zum Nordpol wollte, den Plan aber wieder fallen ließ. Peary hatte voller Zorn in Amerika erfahren, daß Sverdrup durch den Smithsund gehen wolle, — die „amerikanische Route", wie Peary sie nennt. Sverdrup aber glaubte in seinem Rechte zu sein. Nun lagen sie nur wenige Meilen voneinander getrennt im Eise eingefroren. Es wurde auch kein lebhafter Verkehr zwischen ihnen gepflegt, ein paar höfliche Besuche in der Winterzeit war alles.

Abgehetzt und niedergeschlagen war Peary von seiner Reise in den Jahren 1893—1895 heimgekehrt. Und die Tatsache, daß andre draußen waren mit der besten Aussicht ihr Ziel zu erreichen, rief bei ihm, wie er sagt, das Gefühl hervor, als wäre das Werk seines Lebens fehlgeschlagen. Der letzte und größte Meteorstein sollte jetzt von Kap York nach Amerika geholt werden, so zog er im Sommer wieder hinauf, ohne ihn übrigens mitzubekommen.

Im Januar 1897 aber legte Peary der amerikanischen geographischen Gesellschaft seinen großen Plan vor: den Nordpol zu erobern. Mit möglichst wenig Begleitung wollte er an Kap York vorüberfahren, dort einige auserwählte Eskimofamilien an Bord nehmen, mit Schlitten weiter

ziehen und Depots sowohl wie Leute in Zwischenräumen dort anbringen. So lange bis die Sonne ausblieb und später bei jedem hellen Mondschein in der Polarnacht sollte es Tag und Nacht immer weiter gehen. So konnten sie zeitig im Frühjahr an der Nordspitze von den Grönlandinseln sein. Vom nördlichsten festen Punkte aus wollte Peary dann mit auserlesenen Hunden, möglichst leichter Ausrüstung und zweien der besten Eskimos den letzten Anlauf gegen den Nordpol machen. Und gelang es nicht beim ersten Male, so wollte er es Jahr für Jahr wieder versuchen. Durch seine Stationen konnte er ja stets Zufuhr von der Küste her bekommen, falls es notwendig würde. Außerdem lag es mit in seinem Plan, daß er auf dem Hinmarsch die Hunde als Zugtiere brauchen und sie auf dem Rückwege nach und nach zum Futter abschlachten wollte.

Für dieses Jahr war es zu spät, die Reise noch zu unternehmen, aber er machte wieder einen Sommerausflug nach Kap York hinauf und brachte endlich den großen Meteorstein mit. Gleichzeitig weihte er die Eskimos in seinen Plan ein und setzte sie in Tätigkeit mit Fellen und Proviant.

Peary ist der erste, der sich planmäßig der Hilfe der Eskimos bei der Polarforschung bedient hat. Mit den Kap York-Eskimos war er all-

mählich genau bekannt geworden, — diesem nördlichsten Volk der Erde, diesem kleinen Stamm aus einigen hundert kleinen Menschen bestehend, vollständig abgesondert von der übrigen Menschheit, nach Osten abgeschlossen durch das große Eis mit seiner gewaltigen Mauer und all den Schrecken des Aberglaubens, nach Westen durch die Wogen des Smithsundes, nach Norden durch den Wall des Humboldtgletschers und nach Süden durch die unbekannten Gletschergefilde um die Melvillebucht her.

Im Juli 1898 verließ Peary von neuem die Heimat. Einige seiner Freunde und andre, die sich für die Sache interessierten, hatten The Peary Arctic Club gestiftet, um ihn zu stützen.

Dieses Mal währte seine Reise länger als vier Jahre. Schwere Strapazen und ernstes Mißgeschick hatte er zu ertragen, bekam kalten Brand und mußte sich sieben Zehen abnehmen lassen. Aber im Jahre 1900 gelangte er nördlich von Grönland bis 83° 50'. Und im April 1902 kam er mit Henson auf einer Schlittentour von Grants Land bis 84° 17'. Endlich weiter über treibende Eisschollen, so daß sie häufig stehen bleiben mußten und warten, bis die Schollen zusammenglitten. Schließlich mußte er es dennoch aufgeben weiter zu kommen. Am 21. April 1902

schreibt er in sein Tagebuch: „Das Spiel ist aus. Mein sechzehnjähriger Traum ist zu Ende. — Ich habe gekämpft, so gut ich konnte, und glaube, daß ich es gut gemacht habe. Aber das Unmögliche vermag ich nicht."

Ein grauenvoller Rückmarsch, und im September waren sie wieder daheim . . .

Am Johannistage 1898 war Otto Sverdrup mit 16 Mann auf Fram von Christiania abgereist, der Nächstkommandierende war Leutnant der Marine Baumann. Es war das dritte Mal, daß Sverdrups Name mit einer Reise nach dem Norden verknüpft wurde. Sein Plan war es, den Smithsund-Weg einzuschlagen, durch Kane Basin, den Kennedykanal und den Robesonkanal, und von da aus Untersuchungen um die Nord- und Ostküste von Grönland anzustellen, oder was ihm sonst vorkommen mochte.

So glitt Fram nach Nordwesten zu über den Atlantik, und Mitte Juli sahen sie am Horizont weit gegen Westen ein Licht am Himmel, schwefelgelb unter dunkler Wolkenschicht, das Eisleuchten, einen Widerschein vom Inlandseise, und am nächsten Morgen die Berggipfel und Zinken von Grönland. Abwärts mit der Strömung, die längs der Ostküste Grönlands geht, trieb das Eis und schlug gegen den Bug des Schiffs. Nun richteten sie

den Kurs an die Westküste hinüber, in immer dichterem Eise, über die Melvillebucht, die einen übeln Ruf hat, und in den Smithsund. Hier aber wurden sie von undurchdringlichen Eismassen aufgehalten und mußten gegen Ende des Jahres 1898 in der Ricestraße in Winterhafen gehen. Die Zeit verging ihnen mit wissenschaftlichen Untersuchungen sowie mit Jagd auf Walrosse, Eisbären und Moschusochsen. Sie suchten auch nach Greelys Winterlager in der Nähe von Camp Clay, fanden aber nicht die richtige Stelle. Mit Anbruch des Frühlings bereisten sie Ellesmereland und unternahmen Sommerexpeditionen über Land und Eis. Beständig aber hofften sie, daß die Eisverhältnisse sich bessern sollten, um weiter vorwärts kommen zu können. Im Sommer starb der Expeditionsarzt und gegen Herbst einer von der Mannschaft.

Im August machten sie einen Versuch, sich nordwärts durch Kane Basin zu drängen. Es ging nicht. Wegen der Jagd konnten sie sich nicht niederlassen, wo sie waren, und mußten schweren Herzens am Schlusse des Monats umkehren. Nun steuerten sie südlich aus dem Smithsund heraus, und gingen an der Nordseite vom Jonessund in Winterquartier, wo sie etwa drei Jahre lang auf derselben Stelle liegen mußten.

Am 9. August 1900 fuhren sie westlich aus dem Jonessund heraus, und am 3. September wurde für dieses Jahr das Feuer unter dem Kessel ausgelöscht. Ende August 1901 machten sie das Schiff frei und dampften davon, kamen aber nur 9 Seemeilen weit, und mußten wieder in Winterhafen gehen. Überall, wo sie durchzubrechen versuchten, kam das Eis unerbittlich und schloß zu, einen Sommer nach dem andern. Waren sie aber einmal gezwungen zu bleiben, so machten sie das Beste daraus, was sie konnten. In diesen unbekannten Polarstrecken, die noch kein weißer Mann je betreten hatte, trieben sie Jahr für Jahr eine unermüdliche Forschungsarbeit mit Beobachtungen, Entdeckungen und Landmessungen. Leutnant Isachsen arbeitete die Karte aus. Indes ging es „zu Hause" auf der Fram fleißig zu in den Werkstätten für den täglichen Bedarf und für alle Expeditionen. Klempner-, Schneider-, Schuhmacher- und Schlittenwerkstätten gab es, wie auch eine Schmiede mit munterem Hammerschlag.

An einem Tage des Mai 1900 sah es übel aus für Fram, es brach Feuer an Bord aus. „Das ernsteste Erlebnis auf der ganzen Reise", sagt Sverdrup, der es bei der Rückkehr von einer Reise erfuhr. Das Zelt auf Deck hatte Feuer gefangen. Am Großmast hinauf zischelte die

Flamme, grau und erstickend stieg der Rauch auf, eine Gluthitze war auf Deck, — jeden Moment konnte man erwarten, daß die Pulverkisten explodierten, und mitten in dem Feuermeer befand sich ein Eisentank mit Spiritus. Aber nach einem gefahrvollen Kampfe gelang es ihnen, Herr des Feuers zu werden.

Nach allen Richtungen zwischen Nord und West wurden Hundeschlitten ausgesandt, bald in größeren, bald in kleineren Abteilungen. — „Ja, die Hunde", sagt Sverdrup. „Sie sind es eigentlich, die einer solchen Polarreise ihren Charakter verleihen, ohne ihre Hilfe könnten wir nichts machen, und ohne sie wäre die Fahrt trübe." — Ein wichtiges Depot unterwegs mußte ständig gegen ungebetene Gäste geschützt werden. Hier wohnte der dänische Zoologe Bay etwa ein Vierteljahr lang in einer Segeltuchkiste, die er Björneborg (Bärenburg) nannte, stolz wenn er einen Bären schoß, froh, wenn er ab und zu für einen Tag Besuch von den Kameraden auf der Durchreise bekam, und diese zwei bis drei dürftige Zelte vor seiner Segeltuchkiste aufschlugen, — „ich habe dann fast das Gefühl, als wäre ich in einer Stadt", schreibt Bay.

Auf einer ihrer Touren kamen Sverdrup und seine Begleiter eines Tages an eine hohe Eis-

mauer, die das ganze Tal vor ihnen verschloß, rings umher keine Möglichkeit, weiter zu kommen, und ein langer Weg wieder zurück zu fahren. Hinter einer Schneewehe aber entdeckte Sverdrup, daß sich quer durch den ganzen gewaltigen Gletscher ein langer Tunnel wie ein Flußbett hinzog. Unter der Wölbung hingen große Eisblöcke, die jeden Augenblick herabzustürzen drohten, und im Laufe des Winters hatten wohl auch schon einige es getan. Kein vertrauenerweckender Anblick! Ziemlich schweigsam nahmen sie ihr Mittagsmahl ein und beschlossen dann einstimmig den Versuch zu machen.

„So brachen wir auf", schreibt Sverdrup. „Nie im Leben werde ich den Augenblick vergessen, wo wir in den Tunnel einfuhren. Mutig war ich nicht — ich gestehe es offen — eher ängstlich. Trotzdem aber war es nicht die Angst, von der ich am meisten benommen war, sondern vielmehr ein wunderbares Gefühl von Feierlichkeit und Weihe. Welch eine Höhe bis zum Dache, und wie weit die Wände! Oben unter dem Gewölbe hingen sie drohend über unsern Köpfen, diese gigantischen Eisblöcke mit all ihren Rissen und Spalten, und rings herum streckten sich lange Eiszapfen nieder wie stahlblanke Speere und Lanzen gerade über uns. An den Wänden entlang

Grotte an Grotte und Gewölbe an Gewölbe, mit Säulen in Reihe und Glied wie aufmarschierte Riesen, und über dem Ganzen ein geisterhaft blauweißer Schein, der tiefer und dunkler wurde, je weiter wir kamen. — Ich fühlte mich klein und erbärmlich, als ich durch all diese reine Natur dahin ging. Die Schlitten stolperten von einem Eisblock zum andern mit heftigen Stößen, deren Widerhall dröhnte und donnerte, als wären alle Geister des Eises erwacht und zu den Waffen gerufen gegen den, der es wagte, den Kirchenfrieden zu brechen. Ich atmete erleichtert, als wieder Tageslicht zum Vorschein kam, und sicherlich ging es Fosheim ebenso. Wir sahen einander an. Es ist doch eigen, wenn man sich einmal so ganz unmittelbar unter der gewaltigen Hand der Natur fühlt."

Am 6. August kam Fram aus dem Eise los, und mit Dampf und Segel ging es nun mit voller Fahrt heimwärts. Eine gute Arbeit war getan. Großartigen wissenschaftlichen Stoff haben sie mitgebracht, neues Land von zwischen 200 000 und 300 000 Quadratkilometern bereist und kartographiert und es für Norwegen in Besitz genommen.

VII.

Ständig liegt der Nordpol den Menschen im Sinn, mehr und mehr melden sich zum Dienste,

norwegische, schwedische, amerikanische Polarforscher bereisen die nördlichen Lande. Und plötzlich tritt ein Mann aus dem sonnigen Süden unter sie, ein Italiener, — zum ersten Male seit 400 Jahren ist ein Landsmann von Giovanni Caboto wieder auf dem Wege gen Norden.

Der Herzog der Abruzzen, Luigi Amadeo, Neffe des Königs Humbert von Italien, hatte schon seit seiner Seekadettenzeit reges Interesse für alle geographischen Forschungen und in späteren Jahren selbst viele Reisen unternommen. Im Jahre 1898 bestieg er den Mount Elias in Alaska. Aber er hatte ein größeres Ziel, — zum Nordpol zog es ihn mit Macht.

Er wählte sich seinen eigenen Weg, von Franz-Josephsland aus mit Hundeschlitten direkt über das Eis, nachdem er sich mit Otto Sverdrup und andern beraten hatte. Auch seine eigene Zeit wählte er. Nach den Erfahrungen, die u. a. auch Nansen gemacht hatte, glaubte er, daß das Eismeer am leichtesten im zeitigen Frühjahr zu befahren sei, ehe die Eisschmelze begonnen hat. Er kaufte den Walfischfänger Jason, der Nansen und seine Leute bis zur Ostküste Grönlands gebracht und später seine Dienste im südlichen Eismeere getan hatte, nun aber in Stella Polare umgetauft wurde.

Im Juni 1899 ging die Expedition von Christiania ab. Der Nächstkommandierende war der Kapitän in der italienischen Marine Cagni, der auch mit in Alaska gewesen war. Außerdem italienische und norwegische Seeleute, sowie Männer der Wissenschaft und Alpenführer. In Archangel nahm man 173 Hunde an Bord. Anfang September ging die Expedition nördlich von Franz-Josephsland in Winterquartier. Der Winter wurde hart. Auf einem Ausfluge froren dem Chef zwei Finger ab, auf einem andern mußte Kapitän Cagni umkehren wegen eines ungeheuren Schneesturms.

Etwa Mitte März 1900 begann die große Fahrt. Der Herzog der Abruzzen war krank und mußte zurückbleiben. Aber er hatte den Plan auf Vorrücken ausgearbeitet. Die Schlittenexpedition hatte er in vier Partien geteilt, drei sollten den Proviant zum Gebrauch für die vierte hinauf bringen und jedes Mal zurückkommen. Gegen Ende April machte Cagni mit drei Mann den letzten Anlauf gegen den Pol. Das Eis war gut, wie er sagte, aber schon nach einer Woche mußten sie umkehren, da sie völlig erschöpft waren, und der Proviant auszugehen drohte. Doch hatten sie schon 86° 33′ erreicht, den höchsten Punkt, den bis dahin noch ein Polarforscher erreicht

hatte. Die Rückreise war mühselig; wochenlang nährten sie sich von Hundefleisch, mit 104 Hunden waren sie ausgezogen, mit 6 kamen sie zurück. Eine der Hilfspartien bestand aus einem jungen italienischen Seeoffizier, Leutnant Querini, und drei Mann, darunter ein Norweger. Sie sind niemals zurückgekehrt. Vermutlich haben sie eine falsche Richtung eingeschlagen, und die Meeresströmung hat sie mit fortgenommen, ebenso wie weiter im Osten der Russe Baron Toll spurlos verschwand während einer Reise von den Neusibirischen Inseln.

Im Winterquartier wurde Proviant hinterlassen, falls sie jemals wieder dahin kommen sollten, und Anfang August dampfte Stella Polare nach dem Süden ab.

Im nächsten Frühjahr sandte der Herzog der Abruzzen ein Schiff nach Franz-Josephsland hinauf, um nach der Querini-Partie zu forschen. Es herrschte vielfach die Meinung, daß er im Jahre vorher, sie nicht so rasch hätte aufgeben dürfen. Der Kapitän, der dieses Fahrzeug führte, war der Vater des verschollenen Norwegers.

Aber sie fanden keine Spur. Nur die Öde des Eismeeres.

VIII.

Unter all denen, die an jenem Frühlingstage 1889 in Christiania auf den Beinen waren, als Fridtjof Nansen von seiner Grönlandsreise heimkehrte, stand ein Jüngling, der, als alles um ihn her jubelte und schrie, zu sich selbst sagte: „Ich will einmal die Nordwestpassage finden." Er hieß Roald Amundsen.

„Mit klopfendem Herzen ging ich an diesem Tage zwischen Flaggen und Hurrarufen umher, und alle meine jahrelangen Knabenträume erwachten zu stürmischem Leben", sagt er. Und nun begann er allmählich mit der langen Vorbereitungsarbeit, um Polarforscher zu werden. Im Jahre 1894 ging er als Jungmann mit einem alten Fangschiff Magdalena von Tönsberg, auf den Seehundsfang ins Eismeer. Wenige Jahre später begleitete er eine belgische Südpolexpedition als Steuermann, und auf dieser Tour wurde er sich klar über seine Pläne. Anfänglich war es wohl vor allem der Gedanke, auszuführen, was noch kein andrer Mensch auf der Welt getan: die Nordwestpassage zu durchfahren. Aber bei längerer Vertiefung in seinen Plan wählte er noch ein Ziel dazu: er wollte den magnetischen Nordpol finden, den James Roß im Jahre 1831 auf Boothialand ausfindig machte, doch hatte die-

ser ja weder ausreichende Instrumente noch Zeit genug gehabt, und seither war niemand mehr dort gewesen, — Roald Amundsen wollte ihn wieder finden und gründliche, jahrelange erdmagnetische Forschungen vornehmen. So reiste er nach Hamburg, um dort Studien über Erdmagnetismus zu treiben, und wieder in die Heimat zurück, wo er seine Pläne Fridtjof Nansen vorlegte, der ihnen zustimmte. Nun hieß es Geld sammeln, um es zu dem, das er selbst besaß, hinzuzulegen. Dann kaufte er die kleine Hardangerjacht Gjöa, die von Fischern im Eismeer gebraucht war, und probierte sie erst auf einer Sommerreise dort oben, fand auch noch manches daran zu verbessern. Und in der Nacht vom 16. zum 17. Juni lichtete Gjöa die Anker und verließ bei strömendem Regen den Christianiafjord, — „mit frohen Hoffnungen und dem sicheren Glauben an die Zukunft, der wir entgegen steuerten", sagt Amundsen. Sie waren sieben Mann an Bord, der Nächstkommandierende war der dänische Leutnant Godfred Hansen. Und die kleine Gjöa tanzte auf den Wellenspitzen in den Atlantik hinaus. Flaute der Wind ab, so half der Motor. Die Melvillebucht wurde glücklich überwunden. Nördlich von Kap York bekamen sie Kajakbesuch von einer kleinen dänischen Expedition, die dort

lag, darunter Mylius-Erichsen und Knud Rasmussen, die beide später noch einmal, jeder mit einer eigenen Expedition ausfuhren. Durch den Lancastersund setzten sie ihre Fahrt fort und ankerten bei der Beechyinsel in der Erebusbucht, Franklins Winterhafen. Und wenn Roald Amundsen abends in die Dämmerung hinausstarrte, so dachte er an diesen Helden seiner Kindertage.

Hier wurden magnetische Observationen gemacht, es galt die rechte Richtung ausfindig zu machen, die eingeschlagen werden mußte, um den magnetischen Pol zu erreichen. Sie wußten, daß sich im Nordwesten Moschusochsen aufhielten, und die eifrigsten Jäger an Bord hofften wohl im Stillen, daß die Nadel dahin weisen möchte. Die Deklinationsnadel, wie man sie nennt, wurde los gelassen, und alle standen gespannt herum, den Blick fest darauf geheftet. Lange bewegte sie sich hin und her, und als sie endlich stillstand, zeigte sie nach Südwesten. Im Grunde waren alle froh, denn der Weg, den die Nadel jetzt zum magnetischen Pol wies, war genau die Route, die auch der beste Weg für die Nordwestpassage sein mußte. So fuhren sie weiter durch den Lancastersund und die Barrowstraße, dann aber verweigerte der Kompaß den Dienst, sie waren zu nahe dem magnetischen Pol und mußten nun, wie zur Wikingerzeit,

nach Sonne und Sternen steuern, dazu fast immer in nebligem Wetter.

Mit dem Eise ging es glücklich. Die Bellotstraße, wo M'Clintock auf seiner Hilfsreise zwei Jahre lag und wartete durchkommen zu können, klarten sie brillant. Und weiter glitt Gjöa hinaus, wo noch niemals ein Kiel die Wogen durchschnitten hatte.

Eines Abends auf Boothialand brach Feuer an Bord aus, im Maschinenraum mitten zwischen Petroleumtanks mit zehntausend Liter Petroleum. Wiik blieb ruhig auf seinem Platze im Maschinenraum, und in unglaublich kurzer Zeit wurden sie auch des Feuers Herr. Am nächsten Morgen zeigte sich's, daß die pünktliche Pflichterfüllung eines Mannes sie vom Untergange gerettet hatte. Kurz vor dem Brande meldete ein Mann, daß einer der vollen Petroleumtanks zu lecken angefangen habe, und Roald Amundsen bat ihn, sofort das Petroleum in einen der leer gewordenen Tanks hinüber zu zapfen. Und der Mann — Ristvedt war sein Name — dachte nicht etwa, daß er bei Gelegenheit diesem Wunsche nachkommen wolle, sondern tat es sofort. Und das war ihre Rettung. Denn nachts im Eifer des Löschens wurde der Krahn des nun geleerten Behälters herausgestoßen, und fünfhundert Liter Petroleum wären in den

brennenden Maschinenraum ausgeflossen. „Was für Folgen das gehabt haben würde, brauche ich nicht auszumalen", sagt Roald Amundsen, „aber ich stelle den Mann, der eine so absolute Pünktlichkeit gezeigt hat, als ein leuchtendes Beispiel hin".

Da geschah es, daß Gjöa plötzlich eines Morgens auflief, sie arbeitete sich aber wieder los, lief zum zweiten Male auf und machte sich wieder frei, zum dritten Male aber gelang es nicht wieder, und das Wasser fiel immer mehr. Aber selbst abends bei steigendem Wasser brachten sie das Fahrzeug nicht um einen Zoll von der Stelle. Nachts begann es heftig zu stoßen, der Nordwind frischte auf zu einem Sturm. Es wurde Schiffsrat gehalten, und man kam überein den letzten Ausweg zu versuchen und Gjöa abzusegeln. — „Der Schaum spritzte über das Fahrzeug weg, und der böige Sturm heulte, aber wir kämpften mit aller Kraft, und es gelang uns die Segel zu setzen. Und nun begann die Fahrt, die wohl keiner von uns jemals vergessen wird, und sollte er so alt wie Methusalem werden." — Auf und nieder zwischen den Steinen stolperte das Schiff, jeder Augenblick konnte sein letzter sein. Zweihundert Kisten Decksladung wurden über Bord gehievt, — noch einige angstvolle Augenblicke,

und sie waren befreit. Aber noch immer mußten die Boote klar gehalten werden durch Sturm und gefährliches Fahrwasser hindurch.

Im September gingen sie bei King Williamsland in Gjöahavn in Winterhafen, es war der Monat, den die Eskimos Amerairui („das Renntier zieht südwärts") nennen. Die Proviantkisten wurden mittelst Luftbahn an Land befördert, um mehr Platz an Bord zu haben, sie bauten ein Observationshaus, bekleideten Gjöa mit Segeltuch und richteten sich warm und behaglich ein. Zwei volle Winter blieben sie hier liegen, machten wissenschaftliche Observationen, unternahmen Jagdtouren und Schlittenexpeditionen, fanden den magnetischen Pol, der sich gar nicht weit von dem durch James Roß bestimmten Platze befand, und studierten die verschiedenen Eskimostämme, mit denen sie nach und nach Bekanntschaft machten.

Mitte August lichtete Gjöa die Anker und kam wohlbehalten durch die Simpson- und Viktoriastraße, und nun kam der große Tag, wo die Gjöa-Expedition, von Osten herkommend, da Anker warf, wo Collinson auf seiner Reise vom Westen her in den 1850er Jahren seinen Winterhafen hatte. Aber noch lag die letzte schwierige Strecke in seichtem Fahrwasser vor

ihnen. — „Wir standen, so zu sagen, auf der Kippe, die Tat auszuführen, die wir uns als Ziel gesetzt hatten, und die so viele vor uns schon vergeblich versucht hatten." — Es war eine spannende Fahrt die Tage und Nächte hindurch. — „Ich war nicht mehr imstande zu essen", sagt Roald Amundsen. „Bei jeder Mahlzeit verspürte ich einen nagenden Hunger, aber es war mir nicht möglich die Speisen herunterzuschlucken."

Am 26. August 1905 tönt ein Ruf über das ganze Schiff: „Fahrzeug in Sicht!" Die Nordwestpassage ist erreicht! — „Der Traum meiner Knabenjahre, in diesem Augenblick war er erfüllt! — Als der Rumpf des fremden Schiffes sichtbar wurde, hißte Gjöa die norwegische Flagge. Es war ein amerikanischer Walfischfänger, dem sie begegneten. „Sind Sie Kapitän Amundsen?" war des Amerikaners erste Frage.

Nun setzte Gjöa volle Segel, und die Fahrt wurde nach Westen zu fortgesetzt. Wenig konnten sie ahnen, daß King Point ihr Aufenthaltsort für zehn Monate werden sollte; aber so kam es. Das Eis schloß sie ein. Jetzt aber war ja die Aufgabe gelöst. Und im Oktober ging Roald Amundsen auf Schneeschuhen und Schlitten mit der Walfischfänger-Post über die Herschelinsel nach Eagle City in Alaska und sandte ein Telegramm

in die Heimat. Es war eben der letzte Augenblick dafür; denn kurze Zeit danach sprang die Leitung in der starken Kälte. Hier blieb er zwei Monate, um die Post aus der Heimat abzuwarten und begab sich dann auf die Gjöa zurück.

Sobald das Eis sich löste, fuhr Gjöa weiter westlich an der Herschelinsel vorüber durch die Beringsstraße bis Nome in Alaska, wo das Schiff mit stürmischer Begeisterung empfangen wurde. Und derselbe Jubel wiederholte sich, wohin sie kamen. In San Franzisko blieb Gjöa, und dort liegt sie auf einem See in einem der Parks. Im November 1906 kehrte die Expedition heim mit großen wissenschaftlichen Errungenschaften und wurde in Christianssand durch das Panzerschiff Norge eingeholt . . .

Das, was an einem Frühlingstage vor siebzehn Jahren ein Knabe bei sich selbst gesagt hatte, war Wirklichkeit geworden. Roald Amundsen hatte die Nordwestpassage geklart. Jetzt war er es, dem all der brausende Jubel galt.

IX.

Nun war die Reihe wieder an Peary. Im Jahre 1903 reiste er von Neuyork ab mit dem ausgezeichneten Polarboot Roosevelt, das der Peary-Klub für ihn gebaut hatte. Nördlich um

die Kap York-Landspitze herum bis Itah und weiter ging es mit dem vollgeladenen Schiffe. Über zweihundert Hunde, mehr als fünfzig Eskimos, Männer, Weiber und Kinder, mit ihrer Habe. „Mein Puls schlug rasch", sagt Peary, „und es war mir, als käme ich jetzt wieder in mein Eigentum". Im Februar verließ er das Schiff und zog über Grantsland mit verschiedenen Abteilungen weiter nach Norden. Im März kamen sie auf das Polarmeer. Der Neger Henson ist immer voran mit einigen Leuten und baut Iglus (eskimoische Schneehäuser) für die andern.

Bald mit fast unglaublicher Leichtigkeit, bald unter größten Widerwärtigkeiten steuert Peary weiter. Die höchste bisher erreichte Breite gewinnt er, 87° 6'. Aber hier muß er Kehrt machen vor dem offenen Wasser. Das Eis war außergewöhnlich ungünstig, und die Hilfspartien mit dem Proviant konnten nicht in Verbindung mit ihnen kommen. „Ich fühlte", sagt Peary, „daß es eine erbärmliche Sache wäre, nur an den Rekord zu denken, im Vergleich mit dem leuchtenden Juwel, an das ich seit vielen Jahren mein Herz gehängt hatte, und das auf dieser Fahrt, fast buchstäblich geredet, mein Leben genommen hatte".

Die Rücktour wurde mühselig und gefahrvoll,

mit Märschen über dünnes Eis, das gleich hinter ihnen aufging. — „Es war das erste und letzte Mal während meiner ganzen arktischen Arbeit, daß ich unsicher war, wie es gehen würde", sagt Peary. Die Schlitten mußten zerbrochen werden, damit das Hundefleisch zubereitet werden konnte, das ihre einzig noch vorhandene Nahrung war.

Im Herbst 1906 waren sie wieder daheim.

X.

Grönlands Westküste von Kap Farvel bis zum Robesonkanal war verhältnismäßig gut bekannt geworden, und das Inlandseis hatte Nansen im Süden und Peary im Norden überschritten. Aber auf der wilden Ostküste ging es langsamer mit dem Erforschen. Stück für Stück hatten die Forscher auf der südlichen Hälfte bearbeitet. Am weitesten von Süden herauf war Koldeweys Expedition im Jahre 1870 gekommen, bis Kap Bismarck auf 77°. Von Norden herunter hatte Peary im Jahre 1895 auf Pearyland es bis 83° gebracht. Zwischen diesen beiden Punkten lag das letzte unbekannte Gebiet von der grönländischen Küste, und nun war es die Danmark-Expedition unter dem dänischen Schriftsteller Mylius-Erichsen, die ihr Glück hier versuchen wollte.

Am Johannistage des Jahres 1906 reisten sie von Kopenhagen an Bord der Danmark ab, eines alten Fangschiffs Magdalena, das umgetauft worden war, alles in allem 26 Teilnehmer, darunter Gelehrte, Maler und einige Grönländer. Mitte August gingen sie südlich von Kap Bismarck in See. Mit Danmarkshavn als Ausgangspunkt unternahmen sie sofort Bootsexpeditionen und Jagdausflüge und machten Depotreisen, um sich für den Zug nach dem Norden vorzubereiten.

Ende März 1907 begaben sich zehn Mann auf die große Nordreise. Sie waren in vier Partien geteilt, — die erste bestand aus Mylius-Erichsen, Leutnant Hagen und dem jungen Grönländer Jörgen Brönlund. Bis zur Einfahrt der Independence Bay sollten die erste und zweite Partie zusammen rücken. Hier sollten sie sich trennen, so daß die erste Partie nach Westen bis Kap Glacier vordrang, während die zweite nach Pearyland und nördlich die Küste hinauf gehen sollte. Wurden diese beiden Reisen ausgeführt, so war damit die Verbindung zwischen zwei Punkten hergestellt, die Pary von Westen aus erreicht hatte, und dann wäre die Küste von Grönland in ihrer Gesamtheit bereist gewesen. Die dritte und vierte Partie sollte Proviant mit sich

führen, Depots anlegen und jedes Mal zurückkehren.

Gegen Mitte Mai kam eine der Hilfspartien zurück. Sie erzählte von schwierigem Wege, steinhartem, holprigem Eise, zerbrochenen Schlitten, breiten Spalten und mächtigen Eishügeln nördlich vom Meereseise. Nur ganz kurze Tagereisen hatten sie ausführen können. Außerdem stellte sich's heraus, daß die Küste sich nicht nach Nordwesten bog, wie sie glaubten, sondern nach Nordosten. Auf dem Hinwege hatten sie eine Anzahl Bären geschossen, aber was war das für die große Hundeschar, und das Patentfutter, das als wichtigstes Nahrungsmittel für die Hunde vorgesehen war, vertrugen sie schlecht und fraßen ungern davon.

Am letzten Tage des Mai kam die zweite Hilfspartie zurück und berichtete von übergroßen Schwierigkeiten, die die drei Partien zu überwinden hätten, daß sie fürchteten umkehren zu müssen. Der Weg hatte an einem öden Gebirge entlang geführt, das schroff ins Meer hinab fiel, — und hier war die größte Gefahr, daß sie auf dem Rückwege durch offenes Wasser abgeschlossen würden. Im Lager verdüsterte sich die Stimmung. Es waren trübe Aussichten für die Kameraden. Aber sie setzten ihre Arbeit fort.

In einer Nacht gegen Ende Juni kehrte die Hauptpartie Nr. 2 zurück. Ihre Aufgabe war gelöst, sonst aber hatten sie nicht viel Gutes zu melden. Für die drei, die noch oben waren, sah es unheimlich genug aus, aber man durfte ja die Hoffnung nicht aufgeben, daß sie bald nachkommen würden. „Wir kannten Mylius' Ausdauer und Energie", schreibt der Maler Achton-Friis in seinem Buche über diese Reise, „und Hagens trainierte Zähigkeit. Außerdem hatten sie Jörgen Brönlund bei sich. Wenn diese drei Männer nicht glücklich durchkamen, wer konnte es dann"?

So kam der Sommer heran, und damit war jede Aussicht geschwunden, daß sie vor dem Herbst zurückkehren konnten. Schlitten gab es ja nicht mehr, und das Meereseis war an der ganzen Küste entlang unfahrbar. Ob es die steilen Bergwände waren, die sie gehemmt hatten?

Ende September machte sich eine Entsatzexpedition von Danmarkshavn auf. Sie zog nordwärts längs der Küste, sobald es möglich war, das neue Eis zu betreten. Auch der Arzt war dabei und die besten Schlittenfahrer, eine Hauptpartie und eine Hilfspartie. Mitte Oktober kam die letztere zurück. — „Sie haben die Hoffnung verloren, und damit nehmen sie uns auch die

unsre." — Der Schnee war weich und meterhoch gewesen, an der ganzen Küste entlang völlig unpassierbare Bahn, die schlimmer und schlimmer wurde. Die Hunde hatten entsetzliche Not gelitten.

Endlich kam auch der Rest der Entsatzexpedition zurück, ohne etwas gesehen zu haben.

Zeitig im Jahre 1908 machten sich zwei Mann auf, um nach den Verlorenen zu suchen. Am 26. März kamen sie zurück, zwei Tage fehlten an einem Jahr, seit die Expedition ausgezogen war. Sie brachten Jörgen Brönlunds Tagebuch mit. In einer Höhle nahe bei einem Depot oben beim neuundsiebziger Fjord, wie sie ihn nannten, hatten sie seine Leiche gefunden. Er lag allein darin, vor ihm sein Tagebuch, Leutnant Hagens Karten, etwas Proviant und ein geladenes Gewehr. Aus seinen Aufzeichnungen ging hervor, daß er sechs Tage in der Höhle gelebt hatte, und aus den Karten sah man, daß sie ihre Aufgabe gelöst hatten. Den Bericht über ihre schwere Reise hatte er in seiner Muttersprache verfaßt, aber auf einer Seite im Notizbuch war in mangelhaftem Dänisch geschrieben:

„Umgekommen 79 Fjord nach Versuch heimreisen über Inlandseis in November Monat. Ich kommen hierher in abnehmend Monden-

schein und kann nicht weiter vor Verfrierung in Füßen und von Dunkelheit.

Die anderen Leichen finden sich mitten in Fjord vor Gletscher, ungefähr 2½ Meile. Hagen starb 15. November, Mylius ungefähr zehn Tage nachher.

Jörgen Brönlund.

XI.

Anfang Juni 1908 verließ Roosevelt abermals den Hafen von Neuyork mit dem Kurs nach Norden. Noch ehe Peary bei seiner letzten Rückkehr an Land gekommen war, hatte er sich mit dem Gedanken an eine neue Reise getragen, wenn es nur irgend möglich war, das Geld dafür zu beschaffen. Die Route sollte die gleiche sein. Wäre nur der letzte Winter ein normaler gewesen, so hätte er seiner Meinung nach ohne Frage damals den Nordpol erreicht.

Im Sommer 1907 hatte er schon gehofft, aufbrechen zu können, aber die mit dem Reparieren des Schiffes Beschäftigten hielten nicht Wort. Auf diese Weise ging ihm ein kostbares Jahr verloren. Alle die anstrengenden Reisen — von seinem dreißigsten bis zum zweiundfünfzigsten Jahre — hatten seinen Körper angegriffen, und es schien ihm, daß er allmählich zu alt dafür wurde. Dieses

Mal sollte das letzte Mal sein, wie es auch gehen möchte. Jetzt oder nie!

Mitte Juli brach die Expedition auf von ihrem alten Ausgangsorte auf der Kap Bretoninsel südlich von Neufundland, — zum achten Male nordwärts von dem malerischen kleinen Sidney aus.

*

Es war im Sommer 1909. Verlief die Reise nach Wunsch, hatte Peary gesagt, so könne man ihn in der letzten Hälfte des August oder in den ersten Septembertagen zurück erwarten.

An einem der ersten Tage im September kam ein Telegramm des Inhalts, daß der Nordpol erreicht sei. Aber es war nicht von Peary, sondern von einem anderen Amerikaner, Dr. Frederick A. Cook. Er hatte Peary auf seiner Grönlandsreise 1891—1892 begleitet und die belgische Südpolexpedition mitgemacht, an der auch Roald Amundsen teilnahm. In Amerika war er Vorsitzender eines naturwissenschaftlichen Klubs gewesen, wo er von Peary abgelöst wurde. Im Sommer 1907 war Cook mit seinem Begleiter, Francke, auf dem Fahrzeuge eines amerikanischen Millionärs nach Itah hinauf zu einer Jagdtour ausgefahren. In Anoritok schlugen sie ihr Quartier auf, etwas nördlich von Pearys gewöhn-

licher Station Itah. Ende August, als sie ihre Heimreise antreten wollten, erklärte Cook seinem Begleiter, daß er versuchen wolle, den Nordpol zu erreichen. Im Frühjahr wollte er mit einigen Eskimos gen Norden ziehen, während sein Begleiter hier beim Depot zurück bleiben sollte. Seine Ausrüstung wollte er möglichst leicht einrichten und ganz wie ein Eskimo leben.

Ende Februar 1908 brach er auf mit einem Gefolge von Eskimos, mit Hundeschlitten und einem Segeltuchboot. Cook schlug den Weg ein über Smithssund und Ellesmereland, aufwärts durch die Nansenstraße bis zum Kap Hubbard auf der Nordspitze von Heibergland. Mitte März sandte er einen Eskimo zurück mit einem Brief an seinen Begleiter, der diesem meldete, daß er den Marsch direkt nordwärts über das Eis fortsetzen wolle. Kehrte er nicht zu Anfang des Sommers zurück, da sollten die andern sich auf den Heimweg begeben, denn da war es möglich, daß Cook überwinterte. Francke kehrte im Herbst 1908 mit Pearys Hilfsschiff Erik von Itah zurück und erzählte von Cooks Plan.

Da kam also das Telegramm von Lerwick auf den Shetlandsinseln. Dr. Cook war unterwegs nach Kopenhagen auf dem Schiff Hans Egede von Egedesminde auf Grönland. Er telegraphierte

nach Neuyork, daß er sein Ziel erreicht habe, und der Inspektor von Grönland, der mit an Bord war, berichtete telegraphisch nach Kopenhagen:

„Dr. Cook erreichte den Nordpol am 21. April 1908, kam im Mai 1909 in Upernivik an. Die Bewohner von Kap York haben Knud Rasmussen gegenüber Cooks Reise bestätigt."

Die ganze Welt geriet in Aufregung, alle Weltblätter sandten ihre Korrespondenten nach Kopenhagen, und Cook wurde als Held des Tages gefeiert.

Er berichtete, daß er am 8. März 1908 das Polarbassin passiert habe. Das letzte Land, das sie sahen, war ein großer, unbekannter Landstrich im Westen. Bei schneidender Kälte und durchdringendem Winde gingen sie über das Treibeis mit beständigen Umwegen wegen der Eisspalten, und weil das Eis stark nach Osten zu getrieben wurde. Die Speiserationen mußten mehr und mehr verringert werden, schließlich blieb ihnen nichts andres übrig als die Hunde zu essen. Nördlich vom 86° fand er gleichmäßiges Eis, hier und da glich es einem Gletscher. Auf dem letzten Teil seiner Reise hatte er nur zwei Begleiter, die Eskimos Apilak und Ituhusuk. Seine übrigen Begleiter hatte er nach und nach zurückgeschickt.

Eines Tages zeigten seine Observationen 89° 59" 46". Da legte er sich nieder und schlief, und am andern Morgen, am 21. April, standen sie am Nordpol! Hier machte er wieder Observationen, bohrte ein Loch ins Eis, pflanzte die amerikanische Flagge auf und legte einen Bericht daneben. „Erschrecklich trübe war es dort oben", sagt er. „Überall endlose Eisstrecken ohne Leben, ohne Land." — Einen Tag blieben sie dort und ruhten aus, dann machten sie sich auf den Weg. Der Rückmarsch war noch schlimmer als der Hinmarsch, offenes Wasser und Nebel. Wegen der Spalten im Eise konnten sie Heibergland, wo ihre Depots sich befanden, nicht erreichen, kamen aber über Ringnesland nach North Devon. Im September mußten sie bei Kap Sparbo auf der Südseite von Jonessund in Winterquartier gehen. Die Munition war ausgegangen, aber mit Messern und den selbst hergestellten Waffen, Bogen, Pfeilen und Lassos, machten sie Jagd auf Eisbären, Walrosse und Moschusochsen und fristeten so ihr Leben. Im nächsten Frühjahr 1909 hatten sie dann einen aufreibenden Marsch von Kap Sparbo nach Anoritok, eine zwei Monate lange Wanderung zu Fuß, wo sie in Dunkelheit und Kälte selbst ihre Schlitten durch den tiefen Schnee und über hohe Eishügel ziehen mußten. Von Anoritok ging

Cook südwärts bis Upernivik und weiter nach Egedesminde, wo er auf ein Schiff wartete.

Das war es, was Cook in Kopenhagen erzählte. Während der ganzen Zeit aber wartete man, daß er seine Aufzeichnungen und wissenschaftlichen Observationen vorlege als Beweis für die Richtigkeit seiner Behauptungen. Er sagte selbst, daß er sie der Kopenhagener Universität zusenden wolle, man sollte sie dort sehen, ehe der Amerikaner käme, und dieses als Dank für den freundlichen Empfang betrachten. Erst aber müsse er sie mehr ausarbeiten, da sie in ihrem jetzigen Zustande unmöglich von anderen verstanden werden könnten. Damit reiste er in die Heimat ab.

Mittlerweile aber waren andre Telegramme aus dem Norden eingetroffen und flogen über die ganze Welt hin. Sie kamen von Peary. Er berichtete, daß er es war, der den Nordpol erreicht hatte, und donnerte mit gewaltigen Worten gegen Cook, den er einen Schwindler und Betrüger nannte.

Endlich kamen Cooks Papiere. Die Spannung war groß, und von tüchtigen dänischen Gelehrten und Polarkundigen wurden die wenigen Aufzeichnungen untersucht. Aber das einzige Resultat, zu dem man kam, war, daß sie keinerlei Beweise

dafür enthielten, daß Dr. Cook am Nordpol gewesen sei.

Und nun fragte die ganze Welt: Wo ist Dr. Cook? was sagt er hierzu? — Aber nirgends war er zu finden. Ganz plötzlich hatte er seine Vortragsreise in Amerika abgebrochen, und weg war er. Doch fanden sich immer noch hier und da Anhänger, die weiter hofften.

Im Herbst 1910 sandte Knud Rasmussen eine Erklärung, welche die beiden Eskimobegleiter Cooks den grönländischen Missionaren gegenüber abgegeben hatten. Darin sagen sie, daß „der große Doktor" durchaus nicht so weit gekommen sei, wie er behauptet.

XII.

Vier Tore zum Nordpol gibt es: den Smithsund, — zwischen Grönland und Spitzbergen, — bei Franz-Josephsland, — zwischen den Neusibirischen Inseln und der Beringsstraße. „Wenn wir den Nordpol nicht erreichten", schrieb Nares im Jahre 1876, „so kam es daher, daß er auf der Smithsundroute überhaupt nicht erreicht werden kann". Darin hat er wohl nicht ganz recht.

Peary war nach Itah gekommen und hatte Eskimos an Bord genommen, ganze Familien, wie es seine Gewohnheit war, dampfte dann nord-

wärts bis Kap Sheridan auf Grantsland, wie das letzte Mal, und ließ Roosevelt dort in Winterhafen gehen. Mitte Februar fing er an, Depotabteilungen nach Kap Columbia auszuschicken. Am letzten Tage des Februar waren alle Teilnehmer der großen Reise dort versammelt. Noch selbigen Tages zogen die Vortruppen nach dem Norden ab, und am 1. März 1909 waren alle draußen auf dem Eismeere, 24 Mann, 133 Hunde, 19 Schlitten, 410 geographische Meilen vom Nordpol entfernt. Jetzt oder nie!

Land hatten sie nicht vor sich, bald auch kein ebenes Eis mehr. Holprige, unpassierbare Bahn, beschwerliche Eisrücken und noch beschwerlichere offene Rinnen, die das Weiterkommen unmöglich machten. Oft müssen sie weite Umwege machen oder warten, bis die Eisränder nahe genug zusammengleiten, oder, wenn es kalt genug ist, bis es genügend friert, um einen beladenen Schlitten in voller Fahrt tragen zu können, oder es wird einfach eine Scholle losgehauen und als Fähre benutzt. Peary schläft niemals im Schlafsack, weil zu erwarten ist, daß man plötzlich im Wasser aufwacht, eine Rinne kann sich unter der Schneehütte bilden, während man im schönsten Schlafe liegt, und da gilt es Arme und Beine frei zu haben.

Aber vorwärts geht es, immer dem Ziele entgegen. Mit den schweren Schlitten über hohe Eisrücken hinweg, gegen den ungeheuern Sturm an, der mit der Gewalt eines Wasserfalls peitscht, in einer so argen Kälte, daß das Petroleum weiß und zähe wird, und sie kaum die Hunde erkennen können im Dampfe ihrer Atemzüge.

Sie folgen dem Vortrab und nehmen dessen Schneehütten in Gebrauch, wenn sie nachkommen, das spart Kräfte und Zeit für die Hauptaufgabe. Die tägliche Kost ist Pemmikan, Biskuits, kondensierte Milch und Tee. — „Ob wir hungerten?" sagt Peary. „Ich weiß es nicht. Aber hätten wir mehr gegessen, so hätte der Proviant zu rasch ein Ende genommen." Von Zeit zu Zeit aber spannte er den Leibriemen ein Loch enger.

Markhams höchsten Norden haben sie schon überschritten. Anfang März kommt die Sonne wieder. Aber eines Tages, als sie nach besten Kräften ausschreiten, sehen sie das weiße Eisfeld durchschnitten von einem Bande von tintenschwarzem Wasser wie ein strömender Fluß. Hier hat der Vortrab Halt machen müssen, weil es unmöglich ist weiter zu kommen. Tagelang warten sie, daß die Rinne sich schließen soll. „Die fünf Tage", sagt Peary, „haben mich schlimmer mitgenommen als die ganzen fünf Monate, die ich

draußen war". Endlich gelingt es ihnen hinüberzukommen. In der Schneehütte hat er einen Brief für die Hilfspartie niedergelegt, die südwärts geschickt ist, um Öl und Spiritus zu holen: „Schlagt kein Lager hier auf, sondern geht weiter! Es ist absolut notwendig, daß ihr uns erreicht und uns Brennmaterial bringt." Und immer weiter geht's über das unebene Eis, über neue Rinnen mit Eisschollen und — was am allerschlimmsten sein kann — über neugefrorenes Eis.

Nun sollen die Abteilungen nach und nach sich auf den Rückmarsch begeben, bis allein die Nordpolpartie noch zurück ist. Betrübt wendet der erste Abteilungsführer um und zieht südwärts mit seiner Schar. Ende März ist der höchste norwegischen Norden erreicht und bald darauf der italienische. Auch der zweite Abteilungsführer macht sich betrübt auf die Rückreise, es ist der junge Amerikaner Marvin. „Hüte dich vor den Rinnen, mein Junge", ist Pearys letztes Wort an ihn. Aber unterwegs findet er sein Grab im Eismeer, — „in dem nördlichsten Grabe", sagt Peary, „das je ein Mensch gehabt hat". Und weiter geht es durch Nebel und Sturm, durch herrliche arktische Sonnentage mit strahlend blauem Himmel und schimmernd weißem Eise.

Bald durch tiefen Schnee, bald über Massen von Eisblöcken, bald über Eiskanten so scharf, daß sie fast die Schuhe aus Seehundsfell zerschneiden. In den wildesten Eisgefilden begegnen ihnen eines Tages zwei Füchse, wohl der nördlichste Punkt, wo noch je ein Landtier gesehen ist, fast 240 Seemeilen von der Nordküste von Grantland. Jetzt sind sie auf 88°, auf einem Gebiet, wo die Sonne unablässig sechs Monate hindurch scheint. Und der dritte Abteilungsführer, der Kapitän des Schiffs Roosevelt, Bertlett von Neufundland, macht mit tiefbetrübtem Herzen Kehrt und tritt mit seinen Leuten den Heimweg an.

Und nun ist Peary zurück mit den wenigen Auserwählten, dem Neger Henson und den vier Eskimos, Sitlos, Egingwak, Odak und Ukujak, mit fünf Schlitten und vierzig Hunden, den besten von den hundertundvierzig, die vom Schiffe mit ausgezogen waren. 133 Seemeilen sind noch zurück. Peary spannt den Leibriemen wieder um ein Loch enger, und weiter geht es im frischen Winde, der direkt vom Pol herüber streicht, über Eisrücken und Schollen, auf irgend eine Schneewehe oder Eisspitze zu, die sie nach dem Kompaß herausgefunden haben. Sonne und Mond stehen gleichzeitig am Himmel, und die Sonne hat die Herrschaft, doch ist der Mond stark genug, um

Einfluß auf das Eismeer zu haben, es kracht und dröhnt von den Spalten, die sich öffnen. Fleißig werden die Äxte gebraucht, wo sie sich vorwärts hauen müssen. Selbst die Eskimos jammern über die Kälte. Endlich wird das Eis besser, ab und zu können sie im Trabe, schließlich sogar im Galopp fahren.

Sechs Wochen waren jetzt vergangen, seit sie das Fahrzeug verlassen hatten, und der 89. Grad war passiert. „Noch drei Tage solches Wetter", steht im Tagebuch. Bald aber verdunkelt sich die Luft mit grauem Himmel und schwarzem Horizont, das Eis ist kreideweiß, kaum ist noch Schnee zu finden auf dem harten, holprigen Treibeise mit großen glatten Flecken von den Wasseransammlungen des letzten Sommers. Aber unaufhaltsam geht es vorwärts, bis sich ein breiter Streifen von klarem Himmel zeigt, es werden genaue Observationen vorgenommen, sie befinden sich auf 89° 57'. Und endlich glaubt er sich am Nordpol! Es ist zehn Uhr morgens am 6. April 1909. Peary pflanzt das Sternenbanner im Eise auf, macht Observationen und Tiefmessungen, aber das Senkblei kommt nicht auf den Grund.

So war also das Ziel erreicht! Hier war der Endpunkt für einen tage- und wochenlangen forcierten Marsch, für körperliche und geistige

Anspannung und verzehrende Unruhe. Peary empfindet eine unbezwingliche Sehnsucht nach Ruhe, aber nach zwei bis drei Stunden schweren Schlafes strömen die großen Eindrücke mit Macht auf ihn ein.

Man könnte ja sagen, es sei nur ein Rekord gewesen, den er habe aufrichten wollen, aber der war nun auch aufgerichtet. Dreiundzwanzig Jahre lang hatte er darauf hingearbeitet, — achtzehn Jahre davon oben im Eise, und die fünf Jahre in der Heimat fast ausschließlich mit Vorbereitungen dafür beschäftigt. Seit vielen Jahren hatte er sich nur als Werkzeug betrachtet zur Erreichung des Nordpols.

— — Fünf Monate später kehrte Peary wieder in die zivilisierte Welt zurück und wollte seinen Sieg melden. Da hörte er von Dr. Cook, und da war es, wo er seine heftigen Telegramme in die Welt hinaus sandte, die ihm selbst den meisten Schaden gebracht und viel von der Begeisterung zerstört haben, die ihm sonst zugejubelt hätte.

Aber man darf nicht vergessen, daß er selbst der Freude an der stolzesten Stunde seines Lebens beraubt worden war.

Es ist im Laufe der Zeit mehr und mehr angezweifelt, ob Peary wirklich auf dem Nordpol-

Punkte selbst war. Ganz oben bei 90° ist er vielleicht nicht gewesen, und seine Beobachtungen am weitesten nördlich konnten vielleicht nicht ganz genau sein — körperlich und seelisch erschöpft und augenleidend, wie er war, dazu der einzige weiße Mann bei der Arbeit. Eine starke Hoffnung hat ihn hochgehalten neben dem Bewußtsein, daß sich ihm keine Gelegenheit wieder bieten würde. Zu einer neuen Expedition hätte er weder Kräfte noch Geld aufbringen können. Es war die letzte Chance für ihn. Aber selbst wenn er den Nordpol nicht ganz erreicht hat, ist er doch noch jetzt — im Herbst 1925 — derjenige Mann, der am weitesten vorgedrungen ist.

XIII.

Über die ganze bewohnte Welt hinaus ist die Entwicklung ihren Gang gegangen. Aber während dieser ganzen Zeit liegen das Eismeer und die ganze Eiswelt genau so, wie sie seit Jahrhunderten gelegen haben. Wenn jetzt Hudson Franklin dort oben begegnete, wenn Barentz mit De Long zusammenstände, oder wenn Parry Nansen oder Peary träfe — alle würden sie über das Eis und die Öde hinausblicken und sagen: „Ja, so sieht es aus, — so war es auch zu meiner Zeit!"

Drei große Polarrätsel haben die Gedanken der Menschheit beschäftigt. Sind sie gelöst, so gibt es um so mehr Raum für das letzte, das wirkliche Polarrätsel, dasjenige, mit dem so viele Forschungen sich schon früher beschäftigt haben, — die Polarwelt selbst. Nicht um Kathays willen, nicht wegen des Rekords, sondern um der Wissenschaft willen, die sich alle Welt untertan machen will.

Und darum ziehen noch immer mutige Männer den Weg nach dem Norden.

Was die Erforschung des Nordpols in den nun folgenden fünfzehn Jahren betrifft, von 1910 bis 1925, so findet sich da nur ein einziger Name, der sonderlich mit den Ereignissen verknüpft ist — es ist der Norweger Roald Amundsen.

Verschiedene andere Männer gibt es, die während dieser Jahre tüchtige und bedeutungsvolle Forschungsarbeit in den Polargebieten betrieben haben, — auf Spitzbergen, um Grönland herum, an der Küste von Nordamerika entlang und weiter östlich, ohne daß sie jedoch beabsichtigten, weiter nach Norden vorzudringen. Aber unter denen, deren Pläne sich auf die Erforschung des Nördlichen Eismeeres oder des Nordpols richteten, sind es in diesem Zeitraum nur Roald Amundsen und seine Begleiter, — sowohl auf „Maud" wie im

Flugzeuge — denen es gelungen ist, Taten von Bedeutung für die Entdeckungsgeschichte in diesen nördlichsten Strichen der Erde auszuführen. Derselbe Mann, der die Nordwestpassage geklärt hatte, sollte es jetzt sein, der nachdem er erst den Weg über den Südpol gefunden und später unter mannigfachen und großen Schwierigkeiten die Nordostpassage durchzog, endlich nach vielen neuen Schwierigkeiten die Luft durchquerte mit dem Kurs nach dem Nordpol.

Aber ehe wir dazu übergehen, Roald Amundsens Plänen und Fahrten im Zusammenhange zu folgen, wollen wir einige der anderen Expeditionen kennenlernen, die in denselben Jahren sich mit wissenschaftlichen Forschungen im Norden beschäftigten.

Von dem dänischen Polarforscher Knud Rasmussen haben wir bereits früher, als Roald Amundsens „Gjöa"-Expedition erwähnt wurde, erfahren, daß er an einer kleinen dänischen Expedition, 1902 bis 1904, zusammen mit dem ebenfalls vorerwähnten Mylius-Erichsen teilnahm. Und während der folgenden Jahre hat Knud Rasmussen sich beständig dort oben aufgehalten. Er erfüllte mancherlei Bedingungen für das Leben und die Forschungen dort oben, — er ist auf Grönland, wo sein Vater Pastor war, geboren, und von

mütterlicher Seite hat er grönländisches Blut in den Adern. Immer wieder hat er unter seinen Freunden, den Eskimos auf Kap York, an der Nordseite des Nelville-Sundes, überwintert. „Es gibt wohl kaum einen Mann in dem Stamme, mit dem ich nicht zusammen gejagt hätte," sagt er, „und kaum ein Kind, das ich nicht bei Namen kenne." Er besitzt eine gründliche Kenntnis ihrer Sprache, ihres Gedankenganges und ihrer Lebensweise, und die Polar-Eskimos zeigen ihm vollstes Vertrauen und behandeln ihn wie einen Freund.

Im Jahre 1910 legte er gemeinsam mit seinem Landsmann Peter Freuchen eine Handelsstation in der North-Star-Bai an und nannte die Station Thule, der Name, den die Völkerschaften des Altertums in den Mittelmeerländern als Bezeichnung für das Land brauchten, das sie für das nördlichste der Welt hielten.

Die erste Expedition, zu der er im April 1912 mit dem obenerwähnten Peter Freuchen — auch dieser ein tüchtiger und interessierter Forscher — mit Eskimos und Hundeschlitten auszog, hatte es sich zur Aufgabe gemacht, die Straße — den Peary-Kanal — zu untersuchen und zu kartographieren, die der Amerikaner Peary zwischen der Nordspitze von Grönland, Navy Cliff und dem nördlich davorliegenden Peary-Land oder United

States Coast, wie es auf Pearys letzter Karte genannt wird, entdeckt haben wollte.

Ursprünglich war es Knud Rasmussens Absicht mit Hundeschlitten auf dem Meereise die Küste entlang nordwärts zu ziehen. Aber die Frühjahrsstürme brachen das Eis auf, so daß jetzt da, wo er zu fahren dachte, sich offenes Wasser zeigte. So wurde denn beschlossen, den Weg quer über das Inlandseis von Grönland zu legen, dieses gewaltige Hochplateau mit Eis und viel tausend Fuß hohem, hartgefrorenem Schnee.

Schon zweimal vorher war Grönlands Eis befahren worden — von Robert Peary vom Westen nach dem Osten und von Fridtjof Nansen vom Osten nach dem Westen. Knud Rasmussen und seine Begleiter bestiegen den Markhamsgletscher und richteten ihren Kurs auf die Nordostküste, über das Inlandseis, das hier eine Breite von 1000 Kilometer hat.

Drei Jahre früher, im Jahre 1909, war der dänische Polarforscher Einar Mikkelsen mit einer Expedition nach der Nordküste von Grönland gereist. Sein Ziel war, einen Bericht in den Beobachtungstagebüchern aufzufinden, die in einem Merkstein von dem Dänen Mylius-Erichsen auf seiner unglücklichen Forschungsreise im Jahre 1907, von der wir früher hörten, und bei der er selbst und

seine zehn Begleiter umkamen, hinterlassen sein sollten.

Das Fahrzeug, mit dem Einar Mikkelsens Expedition nordwärts reiste, wurde im Jahre 1910 vom Eise zermalmt, und die Besatzung kehrte dann heim nach Dänemark, mit Ausnahme von Einar Mikkelsen und einem Begleiter. Die beiden überwinterten weit nördlich; nach endlosen Beschwerden gelang es ihnen vorwärts zu kommen und den Merkstein mit Mylius-Erichsens schriftlichen Aufzeichnungen zu finden. In diesen Aufzeichnungen teilt er mit, daß er und sein Kamerad die Entdeckung gemacht hätten, daß ein Peary-Kanal nicht existiere, daß es ein Irrtum von Pearys Seite sein müsse. Mit diesem Bericht kehrten Einar Mikkelsen und sein Begleiter im Jahre 1912 nach Dänemark zurück, nachdem Knud Rasmussen bereits nach dem Norden abgereist war. Und da man sich in Dänemark zu dieser Zeit gerade um das Schicksal der beiden Abwesenden sorgte, wurde Knud Rasmussen ersucht, gelegentlich seiner Fahrt nach dem Peary-Kanal auch nach Einar Mikkelsen und seinem Begleiter zu forschen.

Nach einem glänzend ausgeführten Zuge über das Inlandseis in fünfundzwanzig Tagen, davon zusammen acht Ruhetage wegen Schneesturm und Nebel, und mit der höchsten Höhe von 2225 Meter

über dem Meeresspiegel, erreichte Knud Rasmussens Expedition die Ostküste. Aber weder hier noch anderswo fand sich eine Spur von den beiden oder irgendwelche Aufzeichnungen von Mylius-Erichsen. Dagegen stellten sie fest, was sie längst mehr und mehr argwöhnten, daß der Peary-Kanal nicht existiert, sondern daß Grönland landfest mit Peary-Land verbunden ist; ein Gletscher deckt das verbindende Land. Nachdem sie dieses neue Land kartographiert hatten, begaben sie sich wieder auf das Inlandseis, und gegen Mitte September 1912 kamen sie wieder in Thule an.

In sein Reisetagebuch hat Knud Rasmussen eines Tages hier oben an der Nordostküste von Grönland geschrieben: „Wir feierten heute ein sehr einfaches kleines Fest mit gedörrten Rippen und Talg — ein Fest aus Anlaß dessen, daß unsre Expedition das Glück hatte, das Verbindungsland zwischen Navy-Cliff und Peary-Land zu entdecken." Als sie heimkehrten, war es begreiflicherweise eine Enttäuschung für sie zu hören, daß die Entdeckung schon lange zuvor von anderen gemacht worden sei, aber in seinem Tagebuch, das er herausgegeben hat, fügt Knud Rasmussen ganz einfach hinzu, daß sie nach ihrer Rückkehr die Mitteilung erhielten, daß Einar Mikkelsen den Merkstein mit den Aufzeichnungen gefunden habe, und schreibt die schönen Worte:

„Aus diesem Funde, einem Bericht von Mylius-Erichsen, geht hervor, daß dieser schon im Jahre 1907, also fünf Jahre vor uns, festgestellt hat, daß es einen Peary-Kanal nicht gibt; dagegen war es ihm und seinem ausgezeichneten Kartographen Hoegh Hagen nicht geglückt, die Gegend zu kartographieren, was auch Einar Mikkelsen nicht tat. So ist also unsere Expedition doch nicht ganz vergeblich gewesen.

Ein hübsches Resultat von Einar Mikkelsens Reise ist es jedenfalls, daß er den Namen Mylius-Erichsen an diese wichtige Entdeckung geknüpft hat.

Aber wenn wir jetzt durch unsere Expedition das entscheidende Licht über Mylius-Erichsens Entdeckung geworfen und durch unsere Karten Beweise dafür geliefert haben, so wird niemand glücklicher sein als Freuchen und ich darüber, daß wir die erste Entdeckerehre den alten, einstmaligen Expeditionskameraden abtreten können, die sie mit ihrem Leben bezahlten."

Die zweite große Expedition nach dem nördlichsten Grönland unternahm Knud Rasmussen in den Jahren 1916 bis 1918. Seine damaligen Begleiter waren der hervorragende dänische Gelehrte Lauge Koch und der tüchtige schwedische Botaniker Thorild Wulff. Dem ursprünglichen Plane nach

sollte auch Peter Freuchen teilnehmen. Er wohnte in Thule als Leiter der dortigen Station. Aber als Dr. Wulff, der eigentlich seine botanischen Studien südlicher betreiben wollte, mit dem letzten Dampfer des Jahres nach Thule hinauf kam und den Wunsch äußerte, teilnehmen zu dürfen, trat Peter Freuchen ihm seinen Platz in der Expedition ab. Auf diese Weise kam Dr. Wulff mit auf die Reise, von der er niemals heimkehrte. Er starb dort oben vor Hunger und Ermattung. Noch eine andere traurige Begebenheit ereignete sich, indem einer der Eskimos auf einer Jagdtour spurlos verschwand, vermutlich unterwegs von einem Unglücksfall betroffen.

Auch diese Expedition, deren Fahrt die ganze Westküste von Grönland entlang ging, erzielte gute wissenschaftliche Resultate, u. a. die Entdeckung bedeutender Fjorde an der Nordwestseite von Grönland, wie auch Dr. Wulffs botanische Forschungen von großem Interesse waren.

Die Erforschung Grönlands ist später in tüchtigster Weise von Lauge Koch fortgesetzt.

XIV.

Zu Ende des Jahres 1906 war **Roald Amundsen**, nachdem er die Nordwestpassage besiegt hatte, wieder nach Norwegen zurückgekehrt.

Im Jahre 1908 legte er der Norwegischen Geographischen Gesellschaft seinen Plan für die neue Expedition nach dem nördlichen Eismeer vor, zwecks wissenschaftlicher Forschungen aller Art. Er wollte — wie auch Nansen es tat — das Fahrzeug mit dem Polarstrom treiben lassen, hatte nebenbei aber auch den Gedanken, den Nordpol erreichen zu können. Er machte sich sofort daran, die nötigen Gelder für die Reise zu beschaffen. Der norwegische Staat überließ ihm die bei Fridtjof Nansens und Otto Sverdrups Expeditionen benutzte „Fram" und stellte ihm Geld zur Verfügung, um den bewährten alten Eismeerfahrer wieder in völlig brauchbaren Zustand zu setzen. Und alle für eine wissenschaftliche Forschungsreise notwendigen, erstklassigen Instrumente konnte er mit den von verschiedenen Seiten eingesammelten Geldmitteln anschaffen. Er hatte die Absicht, um Südamerika herum und weiter an der Westküste von Amerika entlang zu fahren, dann durch die Beringstraße in das Eismeer zu gehen, um sich von da ab mit dem Strome treiben zu lassen. Er rechnete damit, daß die Expedition bei dieser langsamen Fahrt durch das Polarmeer etwa fünf Jahre dauern würde.

Mitten in die eifrigsten Anstrengungen und Vorbereitungen hinein fiel dann im September 1909 die Kunde, daß Peary den Nordpol erreicht habe.

Das bedeutete für Roald Amundsen eine große Schwierigkeit, denn nun, da ihm nicht mehr das Ziel winkte, als Erster den Nordpol zu erreichen, verloren die Menschen mehr und mehr das Interesse daran, seine Expedition zu unterstützen. Für die wissenschaftlichen Forschungen, die Roald Amundsen als das Bedeutungsvollste bei dieser Reise hervorhob, fand er im allgemeinen wenig Verständnis. Die Folge davon war, daß er jetzt mit dem Schiff und der ganzen wissenschaftlichen Ausrüstung, aber völlig ohne Proviant für die fünf Jahre dastand. Mit größter Anstrengung und persönlichen Opfern konnte er allmählich das Geld für zwei Jahre herbeischaffen, aber nicht mehr.

Da fragte er sich selbst, so erzählt er: „Was könnte ich in zwei Jahren ausrichten?" Und nun setzte sich der Gedanke in ihm fest: der Südpol! „Ebenso rasch wie die Neuigkeit (von Peary) durch den Telegraphenkabel geeilt war, hatte ich eine Frontänderung beschlossen — ich wollte es gerade umgekehrt machen und den Kurs nach Süden richten." In das Nördliche Eismeer wollte er trotzdem, so bald er nur konnte. Aber es schien ihm gerade der sicherste Weg, nach dem Norden zu kommen, wenn er erst die entgegengesetzte Richtung einschlug. Er glaubte, daß, falls es ihm gelänge, der Erste am Südpol zu sein, das Interesse der

Menschen wieder geweckt würde, und er dann das Geld, das er für seine Expedition ins Nördliche Eismeer brauchte, bekommen würde.

Um die Zeit, als Roald Amundsen sich entschloß nach dem Südpol zu gehen, war es längst bekannt, daß eine englische Expedition unter Führung des Marinekapitäns Scott dieselbe Absicht hatte. Und Amundsen sagt in seinem Buche über diese Reise, es sei ihm nicht unbekannt, daß ihm starke Vorwürfe gemacht würden, weil er Scott nicht sofort von seinem Vorhaben in Kenntnis setzte, damit dieser zeitig genug erfuhr, daß er Konkurrenten besaß. Amundsen hatte nämlich erst im September 1910 von Funchal auf Madeira aus ein Telegramm an Scott gesandt, daß er beabsichtige in die antarktischen Gegenden zu reisen. Aber Amundsen meinte, daß es für Scott keine größere Rolle spielen würde, ob er einige Monate früher oder später von diesem Plan erführe. Wie bekannt ist, erreichte Scott den Südpol, nachdem Amundsen dort war, und er wie auch seine Begleiter kamen auf dem Rückwege um.

Für Roald Amundsen war es seiner Meinung nach von Bedeutung, daß vorläufig von seinem geänderten Beschluß keine Rede war, da er fürchtete, es möchten so viele Einwände und Bedenken auftauchen, daß dadurch das ganze Vorhaben vielleicht

aufgehalten würde. Darum wollte er auch seiner Mannschaft nichts davon mitteilen, ehe sie nach Funchal gekommen waren. An Land war es nur ein Bruder von Roald Amundsen und an Bord der Fram nur der Nächstkommandierende, später Führer der Fram, Marinekapitän Thv. Nilsen und die beiden anderen Schiffsoffiziere, denen Amundsen vor seiner Abreise von Norwegen davon sagte. Die Eingeweihten an Bord waren sofort lebhaft interessiert für den Südpol-Plan, und als die übrige Besatzung in Funchal gefragt wurde, ob sie teilnehmen wolle, antworteten alle, einer wie der andere, mit einem begeisterten Ja.

Näheres Eingehen auf Roald Amundsens Südpol-Expedition gehört ja eigentlich nicht in dieses Buch, das die Expeditionen nordwärts behandelt. Es soll daher nur erwähnt werden, daß Fram aus Norwegen, von Kristiansand aus, am 9. August 1910, von Madeira, wo sie u. a. einen großen Vorrat an Süßwasser aufnahm, am 9. September 1910 abfuhr und vor der gewaltigen Eisbarriere, die an dieser Seite den Anfang des großen Südpolarfestlandes bildet, am 14. Januar 1911 ankerte. An der Barriere errichteten sie ihr mitgeführtes Überwinterungshaus, „Framheim". Den Rest des Jahres benutzten sie zu wissenschaftlichen Beobachtungen. Depots wurden auf dem

Wege nach Süden bis 82° angelegt, und bei Frühjahresanbruch, den 20. Oktober 1911, zog die Südpol-Expedition, Roald Amundsen mit vier Mann, gen Süden mit Skiern und Hundeschlitten. Nach einem glänzend durchgeführten Marsch über „den sechsten Erdteil", das gewaltige Bergland mit den schwindelnd hohen Gipfeln und den tiefen Klüften, standen die fünf Männer am 15. Dezember 1911 auf dem Südpol, wo sie die norwegische Flagge aufpflanzten.

Am 26. Januar 1912 waren sie wieder in ihrem Winterquartier, wo Fram unter Kapitän Thv. Nilsen eben angelangt war, nach einer großartig ausgeführten Meeresforschungsreise mit Querschnitt über den Atlantik zwischen Südamerika und der Westküste von Afrika, und der Oberleutnant der Marine, Prestrud, hatte eine hochinteressante Reise mit Hundeschlitten ostwärts nach dem unbekannten Edward-VII.-Land unternommen. So konnte Fram außer mit der Entdeckung des Südpols noch mit einer beträchtlichen wissenschaftlichen Beute wieder ihren Kurs nordwärts richten.

Am 7. März 1912 warfen sie im Hafen von Hobart auf Tasmania Anker — also etwas mehr als zwei Jahre seit der Abreise von Norwegen. Und Telegramme daheim in Norwegen und rings umher in der Welt brachten die Botschaft, daß

der Überwinder der Nordwestpassage jetzt auch den Südpol erobert hatte.

Damit aber war sein Ziel doch noch nicht erreicht. Die Südpol-Reise war ja nur ein Mittel. Das Ziel war die Erforschung des Nördlichen Eismeeres. Und jetzt kam es Roald Amundsen vor allem darauf an, möglichst bald den Kurs nach Norden richten zu können. Jetzt, im Jahre 1912, würde es zu spät sein, um durch die Beringstraße hineinzukommen, aber nun galt es, vor allem die ökonomischen Grundlagen für die Expedition zu ordnen. Und durch seine umfassenden Vortragsreisen im Jahre 1912 und in der ersten Hälfte des Jahres 1913 in Australien, Europa und Amerika sowie durch andere Arbeit und mancherlei Beiträge, öffentliche wie private, wurde die geplante Expedition ins Nördliche Eismeer allmählich ökonomisch gesichert.

Aber für Roald Amundsen, der die früheren großen und schwierigen Aufgaben mit einer solchen Tatkraft und so glänzenden Resultaten gelöst hatte, daß es den Anschein hatte, als wäre es fast spielend geschehen, begann nun eine lange Reihe von Jahren voller Widerwärtigkeiten und Enttäuschungen. Zwölf Jahre später — selbst noch im Jahre 1924 — führte er einen vergeblichen und scheinbar hoffnungslosen Kampf, um sein Ziel zu

erreichen: die unbekannten Striche des Nördlichen Eismeeres zu erforschen mit dem Kurs über den Nordpol.

Die erste Schwierigkeit stand in Verbindung mit dem Schiffe selbst. Von Hobart auf Tasmania hatte Fram den Kurs nach Buenos Aires in Argentinien gerichtet, um dort zu überwintern und dann im nächsten Jahre um Kap Horn herum in die Beringstraße zu kommen. Wegen der Vortragsreisen in Amerika von Neujahr 1912 ab, die ein halbes Jahr währten — es waren 160 Vorträge, außerdem eine Unzahl von Nebenvorträgen an Universitäten und Schulen —, kam es auch im Frühjahr 1913 nicht zur Abreise. Es bestand nun die Absicht, im Herbst 1913 von Buenos Aires aus die lange Reise um Kap Horn anzutreten, so daß Fram es erreichen konnte, spätestens im Juni 1914 von San Francisco ab nordwärts zu gehen.

Als der Aufenthalt in den Vereinigten Staaten zu Ende ging, erhielt Amundsen von wohlmeinender Seite die Mitteilung, daß, obwohl der Panamakanal noch nicht für den allgemeinen Verkehr geöffnet sei, er doch sehr wahrscheinlich die Fram durch den Kanal bringen und damit den weiten Umweg um ganz Südamerika sparen könne, wenn das Fahrzeug am 1. Oktober 1913 bei Colon im Karaibischen Meere sein könnte.

Aber als Fram sich nach der langen Reise von Buenos Aires hier wirklich eingefunden hatte, mußte sie erst zwei und einen halben Monat liegen und warten, was dem Fahrzeuge bei der starken Wärme ungeheuren Schaden verursachte, und danach zeigte es sich gegen Mitte Dezember, daß alle Aussichten, durchzukommen, hoffnungslos waren. Amundsen sandte nun telegraphisch Order an Fram, so rasch als möglich sich südwärts zu begeben und um Südamerika herum zu fahren. Aber Fram war ja nicht als Schnellsegler gebaut, und als das Fahrzeug Ende März 1914 bis nach Montevideo gekommen war — also ungefähr zurück nach Buenos Aires —, mußte der Chef an Amundsen telegraphieren, daß Fram so überwachsen sei, daß sie sich kaum zu rühren vermochte, — „sie segelt in einer Wache[1]) nicht einmal so viel wie ihre eigene Länge".

So war kein anderer Rat, wenn Fram noch in diesem Jahre in das Nördliche Eismeer gelangen sollte, als das Fahrzeug reinigen und so rasch als möglich nach Norwegen zurück gehen zu lassen. Mit der Fahrt um Amerika herum in die Beringstraße würde es allzu spät werden. Der einzig mögliche Weg in diesem Jahre war, von Nor-

---

[1]) Eine Schiffswache beträgt vier Stunden.

wegen aus nordwärts in das Nördliche Eismeer, und um Nordasien herum zu fahren, also durch die Nordostpassage und von da an in das Treibeis hinein.

Mitte Juli 1914 kehrte Fram nach Norwegen zurück, nach Horten, der Hauptstation der norwegischen Marine. Der norwegische Staat hatte 200 000 Kronen für die neue Fahrt bewilligt, und Amundsen wollte so rasch als möglich das Schiff nachsehen und aufputzen lassen, um dann bald den Kurs nach dem Norden zu richten. „Aber auch dieses Mal sollte es nicht gelingen", sagt Roald Amundsen. „Der Weltkrieg brach aus und schob vorläufig einen Riegel vor meine Arbeit." Unter diesen Umständen hielt er es auch für seine Pflicht, auf die Gelder des Staates zu verzichten.

So wurde die Ausrüstung und der Proviant von der Fram gelöscht und in Horten zur Verwahrung gelagert, wo alles volle vier Jahre liegen blieb. Dazu kam, daß große Teile des guten Fahrzeuges durch Fäulnis völlig verdorben waren. Bei einer genauen Untersuchung im Jahre 1916 kam man zu dem Resultat, daß eine gründliche Reparatur des Fahrzeuges so teuer werden würde, daß man mit größerem Vorteil ein neues würde bauen können. Und so beschloß man dieses zu tun.

Die Konstruktion und den Bau des Schiffes übergab Amundsen „dem tüchtigsten Manne, den

ich finden konnte", dem bekannten Schiffsbauer Chr. Jensen in Asker, nahe Oslo. Ein Jahr später, im Juni 1917 lief das Schiff — „Maud" — vom Stapel, „und eine sorgfältigere, tüchtigere und gewissenhaftere Arbeit ist noch nie in norwegischer Schiffsbaukunst ausgeführt worden", schreibt Roald Amundsen. Nachdem Masten und Rigg, Motor und drahtlose Empfangsanlage ihren Platz an Bord gefunden hatten, wurde Maud im Herbst im Hafen von Oslo verankert, wo sie also sozusagen ihre erste „Überwinterung" abmachte. Im Laufe des Frühjahrs wurde die ganze Ausrüstung nebst dem Proviant an Bord geschafft. Und am 24. Juni 1918 verließ Maud den Hafen von Oslo — Roald Amundsen mit acht Begleitern. Von der drahtlosen Telegraphenstation Chabarowa am Karameer schloß sich außerdem noch ein junger Radiotelegraphist Olonkin an.

„Es ist schwer für mich, hier genau anzugeben, was die Expedition gekostet hat," schreibt Roald Amundsen oben bei Kap Tschjeljuskin, „aber weniger als eine Million wird es kaum sein."

Aber es wurde eine Fahrt mit vielem Mißgeschick. Schon am 13. September 1918 fror Maud bei Kap Tschjeljuskin, dem nördlichsten Punkte der Alten Welt, fest, wo sie überwintern mußte und nicht vor dem 14. September 1919 aus dem Eise

loskam. Auf ihrer Heimreise von hier verschwanden zwei Mann von der Besatzung, Tessem und Knudsen, spurlos im Laufe des Herbstes 1919. Sie hatten es übernommen, eine Sammlung wissenschaftlicher Resultate von der Reise, die Amundsen ungern weiter mitnehmen wollte, in die Heimat zu befördern, und wollten den 900 Kilometer weiten Weg nach der Dickson-Insel, von wo aus sie mit Leichtigkeit den Weg weiter finden konnten, auf Skiern ausführen. An diesem Wege waren früher drei Depots von Otto Sverdrup gelegentlich eines Hilfsunternehmens für eine russische Expedition angelegt. Aber von Tessem und Knudsen ist niemals wieder etwas verlautet. Eine norwegische, wie auch später eine russische Hilfsexpedition hat aber Anzeichen dafür gefunden, daß sie unterwegs umgekommen sind.

In einem Briefe, den Roald Amundsen bei seiner Abreise von Norwegen hinterlassen hatte, teilt er mit, daß er, falls die Verhältnisse es wünschenswert machen sollten, mit einigen Begleitern unterwegs Maud verlassen und auf Skiern weiter auf den Nordpol zu gehen würde. Da er in diesem Falle über die Küste von Nordamerika zurückzukehren dachte, so bezeichnete er es als wünschenswert, wenn ein Depot am Kap Columbia auf der Nordspitze von Grantsland niedergelegt würde.

Die Anlage dieses Depots von Norwegen aus wurde in geradezu glänzender Weise von dem dänischen Marinekapitän Gottfred Hansen ausgeführt, der Roald Amundsen auf der „Gjöa"-Fahrt durch die Nordwestpassage begleitet hatte und jetzt den Wunsch hegte, seinem früheren Chef diesen Dienst erweisen zu können.

Allmählich also war Maud aus dem Eis befreit und konnte am 14. September 1919 die Reise ostwärts antreten, aber schon am 25. September fror sie wieder bei der Ajon-Insel, in der Nähe des Kolimaflusses, ein und mußte den Winter über liegenbleiben, ohne durch das Nördliche Eismeer in den Polarstrom kommen zu können. Aber eine sehr bedeutsame wissenschaftliche Arbeit wurde in diesen beiden Jahren ausgeführt, und hier bei der Ajon-Insel war es, wo der auf so vielen Gebieten tüchtige junge Gelehrte Harald Sverdrup sich sechs Monate ganz allein unter dem wenig bekannten Volksstamme der Tschuktschen aufhielt, ihre Sprache lernte, mit ihren Verhältnissen vertraut wurde und sich sofort nach seiner Rückkehr auf Maud daran machte, seine interessanten Aufzeichnungen über sie niederzuschreiben.

Im Sommer 1920 kam Maud wieder aus dem Eise los, aber das einzige, was sich jetzt tun ließ, war wieder aus der Beringstraße herauszukommen

und auf Nome in Alaska zu steuern, um sich dort eine neue Ausrüstung zu verschaffen für eine erneute Fahrt durch die Beringstraße ins Nördliche Eismeer. Andere Mannschaften mußten auch zum Teil angeworben werden, denn als Amundsen wegen der unberechenbaren Verspätung der Reise durch die beiden Überwinterungen sämtlichen Leuten die Wahl ließ, ob sie fernerhin wünschten, die möglicherweise noch fünf Jahre dauernde Fahrt durch das Nördliche Eismeer mitzumachen, entschieden sich vier Mann für die Heimreise über Nome und Seattle. Die drei bei Amundsen Zurückbleibenden waren Wisting aus Horten — der einzige Seekundige — samt dem Gelehrten Sverdrup und dem Radiotelegraphisten Olonkin. Und diese drei sind es, die, als Amundsen voraus nach Nome reiste, um dort die Angelegenheiten zu ordnen, die glänzende Seemannstat vollführten, unter sehr gefahrvollen Umständen Maud durch die Beringstraße herauszusegeln.

Und da Amundsen nicht in der Lage war, den Seeleuten in Nome so viel zu zahlen, wie sie verlangten, waren es wieder dieselben drei, die schon im Herbst 1920 bei ihm blieben, und die jetzt wieder auf Maud aushielten für die Fahrt in das Nördliche Eismeer. Aber auch dieses Mal wurde es wieder eine Enttäuschung. Die Propeller des Schif-

fes zerbrachen im Eise, sie froren ein und mußten abermals überwintern. Aber auch durch diese lange, dunkle Zeit kamen sie hindurch, teils mit Hilfe der Eskimos, teils allein. Hier war Amundsen gezwungen das Kochbuch hervorzusuchen, selbst in der Kambüse zu stehen und das Essen zu bereiten.

Aber als sie im Sommer 1921 wieder nach Nome zurückkamen, und daheim in Norwegen Telegramme die Botschaft verbreiteten, daß Roald Amundsen und seine drei mutigen Kameraden auch fernerhin unerbittlich entschlossen seien, so bald als möglich sich wieder in das Nördliche Eismeer zu begeben, da ging eine Woge der Begeisterung durch das Land und ringsum durch die ganze Welt für ihren Mut und ihre Willenskraft. Das norwegische Storting bewilligte eine halbe Million Kronen für die Fortsetzung der Reise — bedeutend mehr als Amundsen telegraphisch erbeten hatte —, private Gaben strömten herbei, tüchtige und mutige Männer meldeten sich für die Fahrt mit Maud. Und während das Fahrzeug nach Seattle im Staate Washington an der Westküste gesandt wurde, um nachgesehen zu werden, reiste Amundsen in seine Heimat nach Norwegen, während Dr. Sverdrup am Carnegie-Institut in der Stadt Washington an der Ostküste die magnetischen Observationen von der Fahrt bearbeitete.

Und im Sommer 1922 sammelten sich alle auf Maud, die jetzt nicht nur voll ausgerüstet war für die lange wissenschaftliche Forschungsreise durch das gewaltige Eismeer, sondern auf der auch drahtloser Telegraph mit Empfangs- und Sendeapparat angebracht war. Und als eine sehr bedeutungsvolle Zugabe auf dem Arbeitsgebiet der Expedition sollten jetzt noch Flugzeuge mitgenommen werden, anfänglich nur zum Gebrauch bei Untersuchungsflügen vom Schiffe und wieder zurück bestimmt, aber bald von Amundsen zu einem besonderen, selbständigen Gliede der Expedition erweitert.

Es war nämlich unter den obwaltenden Verhältnissen, u. a. bei den verschiedentlich von anderen Ländern beabsichtigten Flügen nach dem Nordpol und durch seine Erfahrungen, bei den Schwierigkeiten im Eismeer vorwärtszukommen, der kühne Plan bei Roald Amundsen aufgetaucht, mit einem fliegekundigen Führer, während Maud in das Eis hineinging, mit dem Flugzeuge einen Flug von einem Punkte an der Alaskaküste über das Nördliche Eismeer und den Nordpol nach Spitzbergen zu unternehmen. Es wäre dieses ein Flug, der nicht nur durch seine Länge einen Rekord bedeuten würde, sondern der auch durch seinen Weg über ein riesenhaftes Eismeer ohne die wahrscheinliche Mög-

lichkeit einer Notlandung und noch weniger eines Aufstieges als ein so gefahrvolles Unternehmen bezeichnet werden mußte, daß sich ernstlich warnende Stimmen von erfahrener Seite erhoben.

So stand es also, als Maud im Sommer 1922 wieder durch die Beringstraße ging. Zum Führer des Fahrzeuges war Wisting ernannt, als Anerkennung seiner hervorragenden Verdienste. Aber auch dieses Mal stellte sich der Fahrt allerlei Mißgeschick entgegen. Roald Amundsen und sein Begleiter, der Flieger Omdal, wurden mit ihrem Flugzeug bei Wainwright in der Nähe von Point Barrow an der Küste von Alaska an Land gesetzt. Und als sie nach der Überwinterung im Frühjahr 1923 den Flug antreten wollten, erwies sich die Maschine als unbrauchbar für ihren Zweck, und sie mußten über Nome nach Norwegen zurückkehren.

Im nächsten Jahre, im Sommer 1924, hatte Amundsen wieder einen Nordpolflug geplant, dieses Mal aber von Spitzbergen aus mit zwei Flugzeugen und mehreren sachverständigen Führern, aber auch dieser Plan ließ sich nicht verwirklichen, und dieses Mal aus dem Grunde, weil Amundsen nicht das notwendige Geld beschaffen konnte, um die ausländische Flugzeugfabrik zu bezahlen. Der geplante Flug schien ja auch so wenig verheißend und so gewagt, daß vorläufig keine Stimmung war, ihn zu unterstützen.

Aber Amundsen ergab sich nicht. Schon im Herbst 1924 trat er eine Vortragsreise nach Amerika in die Vereinigten Staaten an. In Neuyork lernte er einen jungen, aber langjährigen Bewunderer seiner Taten kennen, den Amerikaner Lincoln Ellsworth, der sich für den Plan begeisterte und die bedeutende Summe von 100000 Dollars aufbrachte zur Anschaffung von zwei Flugzeugen, die von der bekannten Flugzeugfabrik Dornier-Werke in Pisa, Italien, geliefert wurden.

Am 21. Mai 1925 startete also Roald Amundsen nach all den Widerwärtigkeiten und Enttäuschungen dieser Jahre zu dem jetzt so bekannten Fluge von Spitzbergen aus mit dem Kurs nach dem Nordpol. Zwei Flugzeuge hatten er und Ellsworth, dazu erstklassige, tüchtige Führer, die Oberleutnants der norwegischen Marine Dietrichson und Riiser-Larsen, den oben erwähnten Omdal und als sachverständigen Mechaniker von den Dornier-Werken den Deutschen Feucht.

Als das Flugzeug „N 25" mit Amundsen, Riiser-Larsen und Feucht nach achtstündiger Fahrt, teils durch Nebel, in einer kleinen Wake landete, um Beobachtungen aufzunehmen, wo sie sich befanden, um dann wieder aufzusteigen, zeigte es sich unmöglich, in die Höhe zu kommen. Das Eis, schloß sich fest um die Maschine. „N 24" mit den

drei anderen Teilnehmern war ihnen während der letzten Stunden des Fluges außer Sicht gekommen. Erst am dritten Tage nach dem Abstieg wurde die Verbindung zwischen ihnen wiederhergestellt. Es war ein gutes Stück weiterhin niedergegangen. Da nun beide Maschinen völlig im Eise einzufrieren drohten, beschloß man, „N 24" zu opfern und mit vereinten Kräften „N 25" vom Eise zu befreien. Der Flug von Spitzbergen nach hier hatte acht Stunden gedauert — die ununterbrochene und zermürbende Arbeit, Tag und Nacht in Lebensgefahr, von vierundzwanzig Tagen gehörte dazu, jetzt wieder loszukommen. Endlich aber gelang es. Alle sechs begaben sich an Bord des einen Flugzeuges, und unter der größten Spannung aller wurde die Maschine wieder in Gang gesetzt, es war ja jetzt ihre einzige Chance — „es galt Leben und Tod", sagt Amundsen. Und die Maschine hob sich, der Kurs wurde wieder südwärts gerichtet, und nach acht Stunden sahen sie mit unbeschreiblicher Freude die nördlichsten Berge von Spitzbergen wieder auftauchen und waren gerettet.

Der Punkt, wo sie im Eise landeten, war 87° 44′ nördlicher Breite. Ohne Zweifel ist der Amerikaner Peary weiter oben gewesen, aber es bleibt immerhin eine bedeutende Tat, die diese

sechs mutigen Männer vollführt haben, sowohl weil sie auf ihrem Fluge ein außerordentlich großes Gebiet des Nördlichen Eismeeres auf dieser Seite überschaut haben und es als höchst wahrscheinlich feststellen können, daß sich kein Land dort findet, worauf auch ihre Tiefenmessungen hindeuten, als auch dadurch, daß sie bei ihrem Fluge wie auf dem Eise ein reiches Maß von Erfahrungen gesammelt haben zum Vorteil für spätere Flüge — und endlich, und das nicht zum wenigsten, wegen des grenzenlosen Mutes, der Willensstärke und Ausdauer und der hervorragenden Tüchtigkeit der Teilnehmer, welche dieser merkwürdigen Fahrt ihr Gepräge geben.

Aber nicht weniger Mut und zielbewußte Ausdauer haben die Männer auf der Maud in all diesen langen und schweren Jahren an den Tag gelegt. Am 6. August 1922 fuhr Maud von Nome ab, am 22. August 1922 fror sie im Eise östlich der Wrangel-Insel ein, und zwei Jahre später, am 9. August 1924, riß sie sich wieder vom Eise los, wobei es sich zeigte, daß die Strömung sie nicht mehr nordwärts führte. So wandte sich Maud ostwärts nach den Neusibirischen Inseln, in deren Nähe sie vermutlich überwintert hat.

Gerade jetzt, wo diese Zeilen geschrieben werden, ist ein Radiotelegramm von Maud aus Alaska,

vom 15. August 1925, eingelaufen, daß das Schiff vom Eise frei ist und sich nun auf dem Heimwege durch die Beringstraße befindet. „Alles ist wohl an Bord", depeschierte Kapitän Wisting. Mehr wissen wir noch nicht. Aber wenn die Männer auf Maud uns erzählen wollten, was sie durchgemacht und ertragen haben, da würde die Welt eine wunderbare Geschichte von Mut und Kraft zu hören bekommen. Und wenn wir die gewaltigen wissenschaftlichen Resultate der langen Reise sehen werden, da werden wir verstehen, daß sie pflichttreu und unüberwindlich all die schweren Jahre hindurch gearbeitet haben.

*

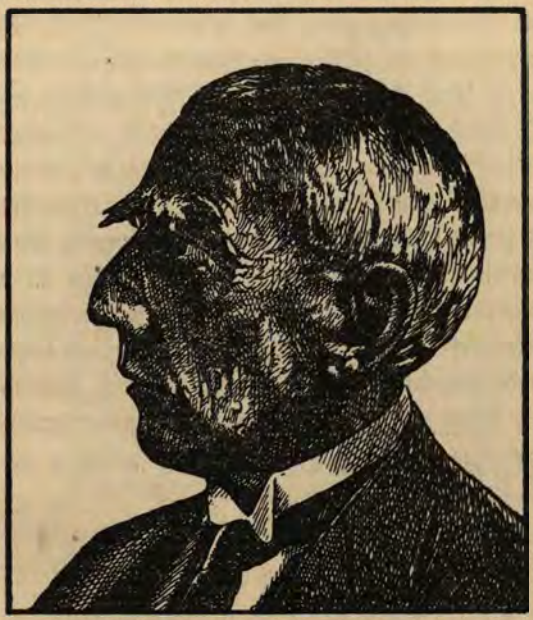
Die Zukunft wird es nun zeigen, was demnächst in der Erforschung des Nördlichen Eismeeres, der Gebiete um den Nordpol und des Nordpols selbst geschehen soll. Es verlautet, daß Roald Amundsen und Lincoln Ellsworth im Jahre 1926 sich zusammen mit ihren früheren Kameraden und noch einigen anderen mit Luftschiff wieder aufmachen wollen zu einem Fluge von Spitzbergen über den Nordpol nach Alaska. Und von deutscher Seite werden ebenfalls Flüge mit dem Zeppelin-Luftschiff nach dem Nördlichen Eismeer und dem Nordpol unter Führung von Dr. Eckener geplant.

Eines ist wohl sicher: so lange nicht der Vorhang gehoben ist, der noch so vieles vom nördlichsten Teile unseres Erdballs verhüllt, werden nicht nur die Gedanken der Menschen, sondern auch noch eine oder die andere neue Expedition nordwärts ziehen.

XV.

So also sieht das Resultat der jahrhundertelangen Arbeit auf dem Wege zum Norden aus. Schritt für Schritt ist es gegangen, schwere Opfer hat es gekostet, und oft schien das, was gewonnen war, gering genug zu sein. Aber wie der Junge im Märchen sagt: „Man kann nie wissen, wozu es gut ist", oder wie Benjamin Franklin sagte, als er gefragt wurde, welchen Nutzen der erste kleine, hilflose Ballon haben solle: „Was für einen Nutzen hat denn das neugeborene Kind?" Oder um mit Markham zu reden, als er nicht viel spürbare Resultate von den Nordpolreisen zu nennen hatte: „Dazu kommen dann noch all die unbekannten Resultate."

Der Weg nordwärts — gebaut von der harten Arbeit der Walfischfänger und Jäger, von den einsamen Fahrten abenteuerlustiger Entdecker, den kühnen Plänen der Handelsherren, dem mutigen Forschen von Gelehrten und den jugend-



Roald Amundsen

frischen Taten der Sportsleute, — von dem Mut und der Kraft, mit dem Geschlecht um Geschlecht ihr äußerstes Wollen eingesetzt haben, will erreichen: die Nordwestpassage, die Nordostpassage, die Nordpolgegenden, das Eismeer und die Eismeerinseln, die Küsten von Nordamerika und Nordasien. Neue Erwerbsquellen wurden entdeckt, wie: Fischerei, Walfischfang, Pelzhandel, Elfenbein. Neue Städte wurden gegründet, unsere Kenntnis von Tier- und Pflanzenleben, von Mineralien, Erde, Meer und Luft, Volksstämmen und Sprache wurde erweitert. Aber wertvoller als alles das ist die Stärkung des männlichen Selbstbewußtseins und Kraftgefühls durch das Beispiel zäher Ausdauer und hingebender Aufopferung all der Männer, die hinauszogen und heute noch Hunderttausende für ihre Taten zur Begeisterung zwingen.

Benutzte Literatur.

A. W. Greely: Handbook of Arctic Discoveries. London. 1896.

Cl. R. Markham: The Threshold of the Unknown Region. London. 1876.

John Barrow: A. Chronological History of Voyages into the Arctic Regions. London. 1818.

John Barrow: Voyages of Discovery and Research within the Arctic Regions. London. 1846.

Jules Verne: Entdeckungsgeschichte der Welt, 1879 bis 1883.

N. F. Ravn: Utsigt over de Reiser, som ere foretagne for at finde Nordvestpassagen. „Dansk Maanedsskrift." 1860.

Fr. von Hellwald: Im ewigen Eise.

Daniel Brunn: Kampen om Nordpolen. Kjöbenhavn. 1902.

Jens Munck: Navigatio Septentrionalis. Kiöbenhaffn. 1624.

John Roß: Förste Opdagelsesreise. Übers. Kopenhagen 1821.

E. Parry: Journal of a Voyage for the Discovery of the North West Passage 1819—1820. London 1821.

E. Parry: Second Voyage. London 1824.

E. Parry: Four Voyages to the North Pole. London 1833.

John Roß: Anden Opdagelsesreise. Übers. Kopenhagen 1837.

Miertsching: Reise-Dagbog fra „Investigator". 1850—1854. Übers. Kristiania 1860.

Sherard Osborne: Opdagelsen av Nordvestpassagen ved Robert M'Clure. Übers. Kopenhagen. 1858.

Carl Petersen: Den sidste Franklinekspedition med „Fox", Kapt. M'Clintock. Kjöbenhavn 1860.

O. Irminger: Tolken Carl Petersen. „Geografisk Tidsskrift". Kbh. 1880.

Heinrich W. Klutschak: Als Eskimo unter den Eskimos. Wien 1881.

George Tyson: Et halvt Aar paa en svömmende Isflade. Überf. Kbh.
Julius Payer: Die zweite deutsche Nordpolexpedition. Wien. 1876.
Julius Payer, Die Österreichisch—Ungarische Nordpolexpedition Wien 1876.
A. E. Nordenskjöld: „Vega's" Färd kring Asia och Europa. Stockholm. 1880—1881.
A. Hovgaard: Nordenskjölds Reise omkring Asien og Europa. Kbh. 1881.
De Long: The Voyage of the „Jeanette". London 1883.
A. P. Hovgaard: Dijmphna-Ekspeditionen. Kbh. 1884.
A. E. Nordenskjöld: Grönlands-Expeditionen. 1883. Göteborg 1884.
Carl Lytzen: Levninger fra „Jeanette" - Ekspeditionen paa Grönlands Vestkyst. „Geografisk Tidsskrift". Kbh. 1885—1886.
A. W. Greely: Three Years of Arctic Service. New-York. 1886.
Fridtjof Nansen: Paa ski over Grönland. Kristiania 1888.
Fridtjof Nansen: Eskimoliv. Kristiania. 1888.
Brögger u. Rolfsen: Fridtjof Nansen 1861—1893. Kbh. 1896.
Fridtjof Nansen: Fram over Polhavet. Kristiania 1896—1897.
Hjalmar Johansen: Selv – anden paa 86° 14'. Kristiania. 1898.
Robert E. Peary: Northward on the „Great Ice". New-York. 1898.
Lachambre u. Machuron: Andrée and his balloon. Westminster. 1898.
Otto Sverdrup: Nyt Land. Kristiania 1902.
Robert E. Peary: Farthest North. New-York 1902.
Herzog der Abruzzen: Die Stella Polare im Eismeer. Überf. Leipzig. 1903.
Roald Amundsen: Nordvestpassagen. Kristiania 1906.
Robert E. Peary: The North Pole. Schwed. Überf. Göteborg. 1910.
Achton-Friis: „Danmark"-Ekspeditionen. Kbh. 1907.
W. Christmas: Canada. Kbh. 1909. u. a.
Roald Amundsen: Sydpolen. Kristiania 1912.
Knud Rasmussen: Min reisdagbog. Kbh. 1915.
Knud Rasmussen: Grönland langs Polhavet. Kbh. 1919.
Roald Amundsen: Nordostpassagen. Kristiania 1921.


ALASKA
BRITISK
NORD
AMERIKA
GRÖN-
LAND
DET SIBIRISKE ISHAV
NORDISHAVET
ÖST
SIBIRIEN
VEST
SIBIRIEN
Nordpolen
Nansen 1895
Fram 1895.
Cagni 1900
Peary 1909
Amundsen 1925
Wrangel L.d
Herschelöen
Mackenziefloden
Collinson 1851
Banks L.d
Prins Alberts land
Melville
Bathurst
Bucharen
Baffins B.e
Baffina Land
Labrador
Hudson B.e
Fox kan.
Grönland
Franz Josef Land
Spitsbergen
Barents Havet
Karahavet
Samojedhalvöen
Taimyr-halvöen
Lena
Jenissei
Ob
Kola
Lappland
Finland
Island
Danmarksstr.
Davisstredet
Hudsonstredet
Nordlige Polarkreds