

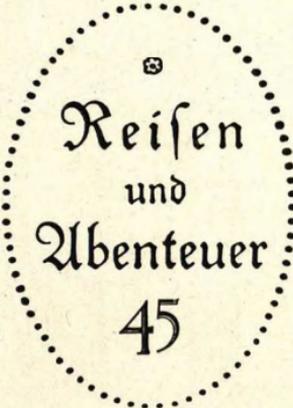
28 098



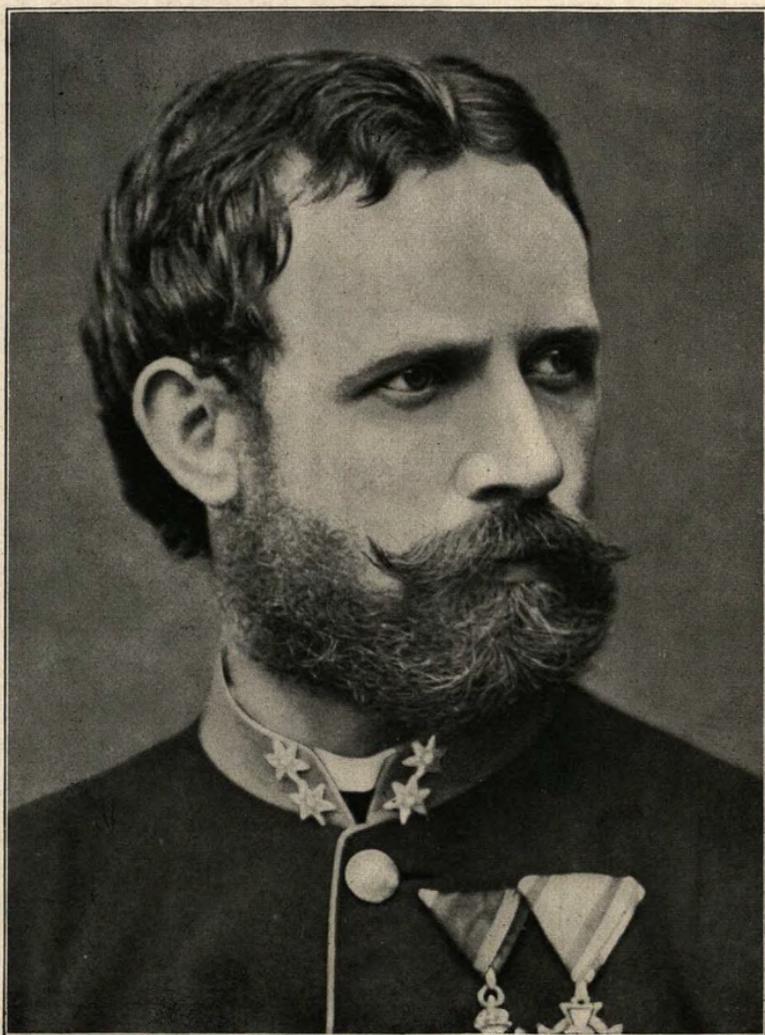
My Mother

Dear Mother
I hope you are
well and happy.

Yours truly
W. Duck



☼
Reisen
und
Abenteuer
45



Sammlung des Hofr. Konstantin Danhelovsky, Wien.
Julius Payer.

Julius Payer

Die Entdeckung des
Kaiser-Franz-Joseph-Landes

Die österreichisch-ungarische
Nordpolexpedition

1872—74

Mich. W. Payer
Prater-Jauer
1941.



Leipzig / F. A. Brockhaus / 1929

sypr. kard. obca
Askyhe

CBGIOŚ, ul. Twarda 51/55
tel. 22 69-78-773



Wa5168175

Kat

Dies Büchlein ist ein Auszug aus Payers großem Reiserwerk „Die österreichisch-ungarische Nordpolexpedition in den Jahren 1872—74“, Wien 1876. Der Auszug sowie die Wiedergabe der diesem Werk entnommenen Abbildungen erfolgten mit Genehmigung der Hölder-Pichler-Temsky U. G. in Wien. Andere Bilder entstammen der Sammlung des Hofrats Konstantin Danhelovsky in Wien.



28098

NH-69010 N-4883506/TMK

Inhalt

	Seite
Julius Payer	5
Die zweite deutsche Nordpolexpedition (1869—1870).	
1. Plan und Ausrüstung	13
2. In der Arktis	15
3. Untergang der „Hansa“	20
4. Herbstschlittenreisen und Wanderungen	23
5. Jagden und Tierleben in Ostgrönland. In den Krallen eines Eisbären	28
6. Grönland im Licht der Erforschung vor fünfundsünfzig Jahren	36
7. Unser Leben während der langen Polarnacht	39
8. Entdeckung des Kaiser-Franz-Joseph-Fjords. — Die Heimkehr	43
9. Die Polarexpedition von 1871	47
10. Ergebnisse der Reise	51
Die österreichisch-ungarische Nordpolexpedition (1872 bis 1874).	
11. Wieder nach Norden	54
12. Im Eis eingestoren	56
13. Weihnachten und Silvesterabend 1872 in der Eismüste	59
14. Bärenbesuche	62
15. Eispressungen in der Polarnacht	66
16. Neues Land in Sicht	68
17. Bärenjagden	73
18. Beschluß, das Schiff zu verlassen	78
19. Die verhängnisvolle Seuche	83
20. Ein prächtiges Phänomen des arktischen Winters	87
21. Die erste Schlittenreise	92

	Seite
22. Gewalt der Polarkälte	95
23. Das Kaiser-Franz-Joseph-Land	99
24. Die zweite Schlittenreise	106
25. Im äußersten Norden	110
26. Schneeblindheit während der Rückreise zum Schiff	120
27. Ein schwieriger Rückmarsch	121
28. Der Westen des Franz-Joseph-Landes	127
29. Die klimatischen Verhältnisse	131
30. Die letzten Tage auf dem „Legetthoff“	133
31. Die Reise im Eismeer	136
32. Eine gewagte Fahrt über das offene Meer	146
33. Gerettet. — Heimwärts	153

Julius Payer.

Als der Amerikaner Peary den Nordpol und der Norweger Amundsen den Südpol erreicht hatten, waren die zwei rühmlichsten Epochen in der Geschichte der Polarforschung abgeschlossen. Der einige Jahrhunderte dauernde Kampf um die beiden Pole war damit zunächst siegreich beendet. Einige Forscher bestritten zwar, daß Peary bis zu dem geographischen Punkt des Nordpols gelangt sei; dies ist aber für uns nicht mehr von so großer Bedeutung, denn die wichtigste Frage beider Pole scheint heute gelöst. Der Nordpol bildet ein ungeheueres Wasserbecken, der Südpol dagegen ein mehr oder weniger zusammenhängendes, gebirgiges Festland.

Anfangs waren im Norden die praktischen Belange der alten Segler der Hauptgrund dieser Fahrten: reiche Jagdgründe, edles Pelzwerk und die Suche nach einem kürzeren Handelsweg nach Indien und China; im Süden wurden diese Belange viel später verfolgt. Hier waren es zuerst die Neugierde und die abenteuerliche Sehnsucht nach unbekanntem Ländern, die die Segler in die antarktischen Gewässer lockten.

Hohe Ehre gebührt diesen ersten Pionieren der polaren Forschung, denn auf ihren reichen Erfahrungen und Ergeb-

nissen baute die moderne Polarforschung ihr weiteres, zielbewußtes Werk auf.

Die Fauna und Flora, die ozeanographischen, meteorologischen, physikalischen und magnetischen Verhältnisse, die Geographie, Geologie und Paläontologie der Pole wurden allmählich zu einem Eldorado der wissenschaftlichen Tätigkeit neuzeitlicher Forscher im Norden sowie im Süden.

Wenn auch die Pole heute erreicht sind, so sind damit die Forschungen in den Polargegenden durchaus nicht endgültig abgeschlossen.

Was hier noch für ungeheure Einzelarbeit wartet, die imstande ist, noch Generationen zu beschäftigen, zeigt uns ein Blick auf die Karte der beiden Polargegenden, bestätigen uns die Ergebnisse unermüdlicher Forscher, die auch heute noch dort tätig sind. Und gerade jetzt, wo eine neue Zeit in der Erforschung der Polarländer eingetreten ist, die Zeit der Flugzeuge und Luftschiffe, ist auch das Interesse für die geheimnisvollen Gegenden des ewigen Eises in allen Volksschichten wieder gestiegen.

Diese neue Zeit begann, wie bekannt, mit zwei kühnen Flügen Amundsens. Er stieg im Jahr 1925 mit Ellsworth und vier weiteren Gefährten in zwei Flugzeugen von Spitzbergen auf, mußte aber infolge Mangels an Betriebsstoff notlanden, ohne den Pol erreicht zu haben. Zum zweiten Flug 1926 benutzte er ein Luftschiff, die „Norge“, und diesmal war außer Ellsworth der italienische Oberst Nobile sein Begleiter. Der Flug führte von Spitzbergen über den Nordpol nach Nome auf Alaska. Wenige Tage vor diesem Flug war es dem Amerikaner Byrd auf einem Eindecker mit seinem Piloten Bennet gelungen, in einem

Flug von 16 Stunden von Spitzbergen aus den Pol zu erreichen und glücklich zurückzukehren. Zwei Jahre später, im April 1928, überflogen Wilkins und Gielson, wie Byrd Amerikaner, das Polarmeer und zwar von der Barrowspitze nach Spitzbergen, absichtlich ohne den Pol zu berühren. Dann folgte als letztes Unternehmen die zweite Nordpolexpedition Nobiles. Auf einem Erkundungsflug wurde das Franz-Joseph-Land umkreist; der Flug nach dem Nordpol endete mit der bekannten Katastrophe. So war der Nordpol dreimal auf dem Luftweg erreicht worden.

Zu den ruhmreichsten und kühnsten, fast in Vergessenheit geratenen Polarforschern der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts gehört Julius Payer, der Führer der österreichisch-ungarischen Nordpol-Expedition in den Jahren 1872 bis 1874.

Julius Payer wurde am 1. September 1842 in Schönau bei Teplitz in Böhmen geboren. Er trat zunächst in die österreichische Marine ein. Im Jahre 1859 wurde er als Leutnant in den Generalstab nach Wien berufen. Während seiner militärischen Tätigkeit führte er die Kartenaufnahmen der unzugänglichsten Alpengebiete aus, und diese Arbeit wurde eine gute Vorschule für seine erste Polarreise, die er, durch den berühmten Geographen Petermann angeregt, in den Jahren 1869 bis 1870 unternahm. Payer selbst schildert sein Schicksal, das ihn zum angesehenen Polarforscher bestimmte, mit folgenden Worten:

„Zufälligkeiten bestimmen das menschliche Leben. Mein militärischer Beruf führte mich 1860 in die Garnison nach Verona. Drei Jahre lang blickte ich hier von dem Flachland aus voll Sehnsucht auf die Alpenkette. Die Erforschung

hoher Gebirgsgruppen Tirols schien mein Lebenszweck geworden. Dieses Streben brachte mich mit dem großen Geographen Dr. Petermann in Verbindung. Er war es, der das kleinere Ziel, das ich mir gesteckt hatte, mit dem größeren vertauschte: an der Lösung der Polarfrage mitzuwirken. Auf seine Veranlassung erfolgte meine Teilnahme an der zweiten deutschen Nordpolexpedition. Dem Glück habe ich meine bescheidenen Erfolge zuzuschreiben."

Führer dieser zweiten Expedition war der bekannte Kapitän Karl Roldewey, der auch die erste deutsche Nordpolexpedition führte, die 1868 mit der „Germania“ gleichfalls auf Petermanns Anregung unternommen wurde. Die Expedition beabsichtigte, den östlichen Teil von Grönland zu untersuchen, wurde jedoch durch ungünstige Umstände zur Rückkehr nach Spitzbergen gezwungen, wo sie die Hinlopenbucht durchforschte.

Die zweite Expedition unter Roldewey und Hegemann hatte die Aufgabe, längs der östlichen Küste Grönlands nordwärts vorzudringen. Nachdem 77° nördl. Br. erreicht waren, kehrte sie zurück und entdeckte unterwegs den Franz-Joseph-Fjord.

Über die Ergebnisse dieser Fahrt berichtet Julius Payer am Schluß seines Reisetagebuchs „Die österreichisch-ungarische Nordpol-Expedition in den Jahren 1872 bis 1874“ in einem ausführlichen Abschnitt.

Nach den während seiner ersten Polarreise gewonnenen Erfahrungen schritt Payer zur Ausrüstung einer selbständigen Expedition, mit der auch der Name seines treuen Kollegen und späteren zweiten Expeditionsführers Schiffsleutnant Karl Weyprecht eng und ehrenvoll verknüpft ist.

Der eigentliche Urheber dieser Expedition war Graf Hans Wilczek.

Bevor sich Payer zur Ausführung dieses großen Planes entschloß, unternahm er 1871 gemeinsam mit Weyprecht eine Erkundungsfahrt in das vermutliche Gillsland und auf den Ostteil von Spitzbergen. Mit einem kleinen Segelschiff erreichten beide Forscher 79° nördl. Br. und 43° ö. L. Sie entdeckten dabei eine große Inselgruppe. Da hier das Eis der Fahrt keine besonderen Hindernisse in den Weg legte, glaubten sie, in nördlicher Richtung bis zum Pol und sogar noch darüber hinaus vordringen zu können. Über diese Reise berichtete Payer gleichfalls am Schluß seines Reiserwerks.

Nach der Rückkehr in die Heimat waren beide Forscher fest entschlossen, auf Grund ihrer Erfahrungen die sogenannte nordöstliche Durchfahrt über den Nordpol aus dem Arktischen Meer in die Beringsbucht zu suchen.

Die neue, von Payer „österreichisch-ungarische“ genannte, 24 Mann zählende Nordpolexpedition verließ am 15. Juni 1872 mit dem Schiff „Tegetthoff“ Bremerhaven. Jenseits von Nowaja Semlja geriet das Schiff ins Eis. Bis zum Jahre 1874 verbrachten beide Führer, Payer und Weyprecht, mit ihrer Mannschaft zwei sehr strenge Winter, konnten aber trotzdem mit den Schlitten bis zu 82° 5' nördl. Br. vordringen. Im Mai 1874 mußte man das Schiff jedoch verlassen. Im August hat ein russisches Fischerschiff die Teilnehmer aufgenommen und sie nach Lappland gebracht, von wo die Rückreise nach Wien angetreten wurde.

Die Entdeckung des Franz-Joseph-Landes war das

Hauptergebnis der Expedition. Durch diese Tat hat sich Payer mit seinen Begleitern in der Geschichte der Polarforschung für ewige Zeiten ein dauerndes Andenken gesichert.

Es ist interessant, daß bei den Friedensverhandlungen nach dem Weltkrieg das Franz-Joseph-Land vergessen worden ist. Soweit man sich auf von Moskau im Januar 1929 eingelangte Nachrichten verlassen kann, hat es die Sowjetregierung annektiert. Die Inselgruppe soll einen Teil des Gouvernements Archangelsk bilden. Gegenwärtig wird an einem Kolonisationsplan gearbeitet und im Frühjahr dieses Jahres soll eine größere Anzahl Kolonisten dorthin abreisen. Der wirtschaftliche Wert der Inselgruppe scheint jedoch illusorisch zu sein, denn die bisherigen geologischen Ergebnisse zeugen von keinen mächtigeren Eisen- und Kohlenvorräten, die dort vermutet werden.

Die Forschungsergebnisse Payers wurden von allen späteren Nordpolforschern, namentlich von Nansen stets hoch geschätzt, der in seinem Werk „In Nacht und Eis“, öfters auf sie hinweist. Auch Sven Hedin erzählt in seiner unlängst erschienenen Lebensbeschreibung „Mein Leben als Entdecker“, daß er in den Schuljahren Payer zu seinen besten Freunden unter den damaligen Forschungsreisenden zählte.

Die Entdeckung des angeführten Landes verdankt die Expedition dem glücklichen Zufall, daß der im Eis eingefrorene „Legetthoff“ von den Eismassen gegen Norden gedrängt wurde, während die anderen Schiffe von dem gegen Süden ziehenden Eis von ihrem ursprünglichen Ziel meist vertrieben werden. Nur dem einer amerikanischen Expedi-

tion gehörenden Schiff „Jeannette“ glückte es seinerzeit, nordwärts vorzudringen.

In seinem Reiserwerk schildert Payer fesselnd den ganzen Verlauf der Expedition, den fortwährenden Kampf mit der rauhen Natur und die Jagden, Forschungen und Entdeckungen; seine trefflichen Beschreibungen der naturwissenschaftlichen und geographischen Verhältnisse der arktischen Gebiete erinnern lebhaft an ähnliche Schilderungen populärer Polarforscher älterer und neuerer Zeit, wie Nordenskjöld, Nansen, Sverdrup, Stefansson.

Damals, vor einem halben Jahrhundert, war die Ausrüstung der Polarexpeditionen nach heutigen Begriffen beinahe primitiv zu nennen. Die Verhältnisse in den Polargewässern, die Bewegungen des Treibeises, das Leben der Tierwelt, die Ursachen und Bekämpfung des Skorbut, sowie viele andere Umstände waren viel weniger bekannt als heute. Trotzdem hat die Expedition Payers ihre Aufgabe in jeder Richtung erfüllt.

Payer ist auch als ein ausgezeichnete Landschaftsmaler bekannt, wie die im Naturhistorischen Museum in Wien aufgestellten großen Wandgemälde zeigen, die Kompositionen und Landschaften aus der letzten Expedition darstellen. Diese Bilder: „Segetthoff im Eise“, „Das Franz-Joseph-Land“, „Nordpolarnacht“, „Kap Tirol“, vor allem aber die höchst rührende Szene „Nie zurück!“, sind durch ihre künstlerische Ausführung wohlbekannt. Die unheimlich erstarrte, gewaltige Natur der arktischen Gebiete mit dem ewigen Eis und dem niederdrückenden Schattenlicht der langen Polarnächte hätte kaum ein anderer Künstler besser zum Ausdruck bringen können als Payer.

Damit er sich der edlen Kunst völlig widmen konnte, verließ er nach seiner Rückkehr von der letzten Expedition den Militärdienst und übersiedelte nach Frankfurt a. M. Später besuchte er auch München und Paris, wo er die oben angeführten Gemälde ausführte.

Er starb am 30. September 1915 in Wien.

Im Jahr 1926 erwarb die Nationalbibliothek in Wien aus seinem Nachlaß vierzig Blätter mit Aufnahmen von der Ostküste Grönlands und vom Franz-Joseph-Land, ferner eine Anzahl Blätter mit Ortsbestimmungen und Azimuten aus Nordost-Grönland und einige Briefe des Forschers.

Der vorliegende Band ist ein Auszug aus dem Reisewerk Payers. Man wird daraus eine klare Übersicht über die an Erfahrungen, Forschungen, Abenteuern und Entdeckungen reichen Polarreisen Payers und seiner treuen Gefährten gewinnen.

J. W. Želizko.

Prag 1929.

Die zweite deutsche Nordpolexpedition (1869—1870).

I. Plan und Ausrüstung.

Es ist allgemein bekannt, daß Dr. Petermann der Urheber der zweiten deutschen und zweier österreichischen Polarexpeditionen in den sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts war.

Aufgabe dieser Unternehmungen war die Erforschung der arktischen Zentralregion, die deutsche wollte sie auf dem Weg westlich von Spitzbergen, die österreichischen östlich davon anstellen. Der erste Erfolg dieser Bestrebung war eine Erkundungsfahrt (1868) des Kapitäns Koldewey im ostgrönländischen und spitzbergenschen Meer. Ihr Ergebnis entschied gegen die Frage, ob der Pol im landfernen Meer mit einem Schiff zu erreichen sei. Dr. Petermann und ein in Bremen und in den großen Städten Deutschlands gebildeter Ausschuß hatten im Winter 1868 bis 1869 die Mittel zu einer neuen Expedition aufgebracht und die Schiffe „Germania“ und „Hansa“ für zwei Jahre ausgerüstet; schon im folgenden Frühjahr sollten sie auslaufen. Die Expedition sollte insbesondere die arktische Zentralregion nördlich von 74° nördl. Br. von der ostgrönländischen Küste aus erforschen.

Mit dieser Bedingung, die auf Kapitän Koldewey zurückzuführen ist, gab man die bisherigen Schifffahrtspläne im landfernen Meere auf und entschied sich für das Vordringen im erwarteten Küstenwasser.

Die Anweisung, die Dr. Petermann der Expedition gab, schloß sich dieser Anschauung mit Nachdruck an. Dieselbe Anweisung bezeichnete die geographische Seite der Unternehmung als Hauptaufgabe, der alle übrigen Rücksichten unterzuordnen wären.

Führer des Unternehmens war Kapitän Koldewey. Wissenschaftliche Begleiter der Expedition waren auf der „Germania“: Dr. Carl Börgen, Dr. R. Copeland für Astronomie und Physik, Dr. Adolf Pansch für Zoologie, Botanik und als Arzt, ich selbst für Landesaufnahme und Schlittenreisen.

Die wissenschaftlichen Begleiter der „Hansa“ waren der Arzt Dr. Buchholz für Zoologie und Dr. Gustav Laube aus Wien für Geologie.

Die „Germania“, von der Firma Tecklenborg so stark als möglich gebaut, war ein Schraubenschoner, von 30 Meter Länge, $7\frac{1}{2}$ Meter Breite und reichlich $3\frac{1}{2}$ Meter Tiefgang. Sie faßte 143 Tonnen und war mit einer Eisenhaut umkleidet; die Maschine von 30 Pferdestärken ermöglichte bis $4\frac{1}{2}$ Seemeilen Fahrt in der Stunde. Das zweite Schiff, ein älteres Fahrzeug, wurde angekauft, für die Fahrt im Eismeer verstärkt und erhielt den Namen „Hansa“. Es befand sich unter dem Befehl von Kapitän Paul Hege mann. Die „Hansa“ hatte 110 Tonnen Kohle an Bord und bildete somit das Transportschiff der „Germania“, die selbst nur mit 70 Tonnen belastet werden konnte.

Die Besatzung der „Germania“ bestand aus 17 Mann, die der „Hansa“ aus 12 Mann.

Die Ausrüstung beider Schiffe mit Lebensmitteln geschah ohne Rücksicht auf Kosten. Nebst Hartbrot, präserviertem Fleisch, Gemüsekonserven, kondensierter Milch, Butter, Käse, Schinken, Zungen, Speck, Hülsenfrüchten und Mehl befand sich eine Menge anderer Nahrungsmittel von bester Güte an Bord. Salzfleisch wurde nur wenig mitgenommen; von dem für die Schlittenreisen bestimmten Pemmikan waren leider nur 90 Pfund aufzutreiben. Ungewöhnlich groß war der Vorrat an geistigen Getränken, an Bord der „Germania“ allein befanden sich etwa 2500 Flaschen Wein, Kognak und Rum; Limoniensaft reichte für ein Jahrzehnt aus.

Mit wissenschaftlichen Instrumenten sowie Gewehren und Munition wurde die „Germania“ gleichfalls reichlich ausgerüstet.

2. In der Arktis.

Die Expedition verließ Bremerhaven am 15. Juni 1869. Beide Schiffe wurden von städtischen Dampfern die Weser hinabgeschleppt; erst nun bedienten sie sich der Segel. Gemeinschaftlich segelten sie durch die Nordsee. Stürmisches Wetter hemmte ihre Fahrt. Erst Anfang Juli hörte das ungünstige Wetter auf, und nach vorübergehender Windstille machten wir gute Fahrt, so daß wir den Polarkreis am 5. Juli überschritten. Die hohen Breiten, in denen wir

uns jetzt schon befanden, hatten zur Folge, daß die Sonne auch nachts nicht mehr unterging. Selbst mitternachts brauchten wir kein Licht im Schiff.

Am 9. Juli trat die Insel Jan Mayen mit ihren schneeerfüllten Schluchten aus dem Nebel; ihr höchster Punkt, der 2133 Meter hohe Beerenberg, war jedoch nicht sichtbar.

Bald darauf verschwand die „Hansa“ unsern Blicken.

Jan Mayen ist der Treffpunkt aller Robben aus Nordatlantik; von hier an wurden die Seehunde (*Phoca groenlandica* Müll.) zahlreich, ihre Jagd lieferte einen geschätzten Beitrag für unsern Tisch. Um die bevorstehende Schifffahrt im Eis durch die Erweiterung des Aufsichtskreises zu erleichtern, wurde das „Krähennest“, eine Lampe zum Auslugen, am Großmast befestigt. Elfenbein- und Eismöven verkündeten die Nähe der Eisgrenze, die wir schon am 15. Juli erreichten (74° 47' nördl. Br., 11° 50' westl. L.).

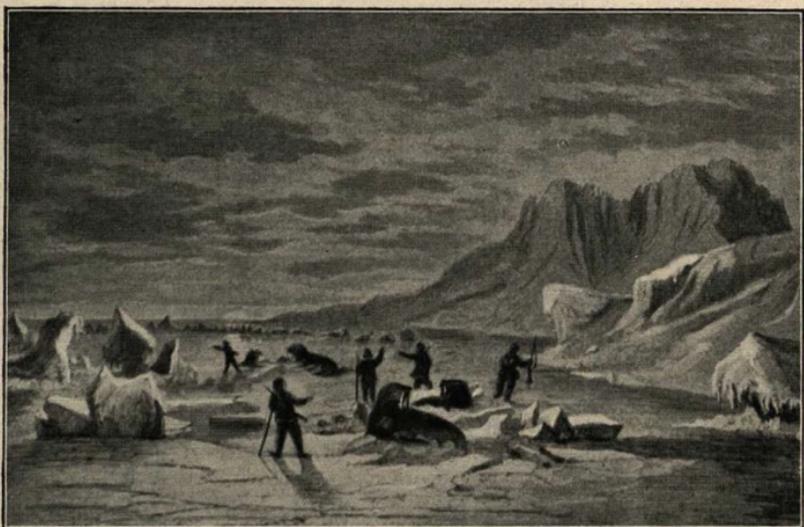
Wir befanden uns hier vor jenem gewaltigen, eisbelasteten Polarstrom, der, bis vierzig geographische Meilen breit, an der Ostküste Grönlands herab nach Süden zieht und durch den Golfstrom verhindert wird, sich weiter nach Südosten auszubreiten. An das Vorhandensein dieses Stromes glaubten die Grönlandfahrer schon im vorigen Jahrhundert. Seine Geschwindigkeit beträgt fünf bis zehn Meilen, und er ist mit dem schwersten Eis bedeckt, das überhaupt vorkommt. Je näher der Küste, desto größer sind seine Eisfelder; nur im äußersten, östlichen Teile walten die „Schollen“ vor — je nach der Richtung des Windes bald verstreut, bald dicht gedrängt, wie es jetzt der Fall war, stets aber von großer Stärke. In der Nähe gewährt der



Das erste Eis. (S. 16.)



Untergang der „Hansa“. (S. 21.)



Walrosse verfolgen uns. (C. 27.)



Börgen wird von einem Eisbären fortgeschleppt. (C. 30.)

geschlossene Saum des Eises den Anblick eines schwimmenden, klippenreichen Gletschers. Der fremdartige Anblick und der unwillkürliche Gedanke an die Gefahren und Geheimnisse seines Innern üben auf jeden einen mächtigen Eindruck aus, der ihn zum erstenmal sieht.

Drei Tage lang kreuzte die „Germania“ an der Grenze des Eises, um die „Hansa“ zu suchen. Erst am 18. Juli kam diese in Sicht; Nebel war die Ursache, daß die Schiffe sich nicht schon früher bemerkt und vereinigt hatten. Als wir aber zwei Tage darauf nach Süden fuhren, um eine größere Einbuchtung des Eises zu suchen, kam abermals Nebel. Ein Signal von der „Germania“ wurde mißverstanden und die Schiffe abermals, diesmal für immer, getrennt. Die „Hansa“ ging ihrem Untergang, die Gefährten den furchtbarsten Prüfungen entgegen, die das Eismeer aufzuerlegen imstande ist.

Erst am 25. Juli (73° 40') vermochten wir in das Eis einzudringen; doch schon nach wenigen Meilen stieß die „Germania“ auf undurchdringliches Packeis. Die nächsten Tage verließen mit dem Suchen einer Bucht nach Westen. Nebel zwang den Kapitän, wiederholt an Schollen anzulegen und ein Aufklären des Wetters abzuwarten, — eine eifrig benützte Gelegenheit zur Jagd auf Seehunde und die in Schlangengewindungen auftauchenden Narwale. Zahl und Arten der unsere Umgebung belebenden Vögel waren noch gering; sie bestanden in Teisten (*Uria grylle*), Elfenbeinmöwen (*Larus eburneus*), Raubmöwen (*Larus lestris*), Kotjes (*Mergulus alle*), Lummern und Alken.

Am 29. Juli kam Grönland zum erstenmal in Sicht und zwar Kap Broer Ruys jenseits einer völlig unschiff-

baren Packeismasse. Nordwinde und Strömung setzten uns beharrlich nach Süd; an diesem Tag erreichten wir den 73. Breitengrad. Fortschritte nach Westen waren hier unmöglich, so daß Kapitän Koldewey an die Eisgrenze zurückkehrte, um den Versuch zu machen, nördlich des 74. Breitengrads nach der Küste hin durchzudringen, wie es ursprünglich geplant war.

Am 31. Juli drangen wir in 74° nördl. Br. abermals, diesmal mit Erfolg, in das Eis ein, und am 3. August gelangten wir in den Bereich jener ungeheueren Felder, wie nur die Ostküste Grönlands sie aufzuweisen scheint. Nach glücklicher Überwindung einer 20 Meilen breiten Barriere dichten Eises liefen wir in das Landwasser ein. Am 5. August morgens ankerte die „Germania“ in einer Eishucht der Sabine-Insel, die später unser Winterhafen wurde. Es war ein Ereignis voll Aufregung, Befriedigung und Freude.

Die Insel besteht aus Dolerit; mehrere Terrassen steigen zu einem bis 660 Meter hohen Halbkreis ihres nördlichen Teiles empor. Sie waren stellenweise mit nicht geringer Vegetation bedeckt, viele Blütenpflanzen befanden sich noch im vollen Schmuck.

Am 11. August verließ die „Germania“ die Sabine-Insel und dampfte an der Ostküste der Insel Shannon nach Norden. Ihr Ziel war der Nordpol oder die Behringstraße.

Am 14. August erreichte unsere Nordfahrt in 75° 30' nördl. Br., nahe der Küste von Shannon, ihr Ende. Völlig geschlossen lag das Eis vor uns in fast ungebrochenem Anschluß an das Landeis; unerreichbar waren hohe Landmassen

(Koldewey-Inseln) im Norden, die wir zu betreten gehofft hatten.

Aus diesem Grund kehrte Kapitän Koldewey zum Kap Phillip Brocke zurück, um dort eine günstige Veränderung im Eis abzuwarten. Als wir das Land betraten, fanden wir Steinkreise von einstigen Sommerzelten der Eskimos und gleich darauf einen Moschusochsen. Sein Erscheinen kam uns völlig unerwartet; er wurde erlegt und verzehrt.

Der nun folgende Aufenthalt auf der Insel wurde zu ihrer Erforschung benützt.

Shannon war überaus öde, vereinzelte niedrige Anhöhen ausgenommen, völlig flach, und bot kaum ein anderes Interesse. Es galt die kostbare Zeit bis zur Rückkehr des Schiffes möglichst auszunützen. Für mich bedeutete das Landesaufnahme. Die „Germania“ segelte nach der Pendulum-Insel und ließ uns für alle eintretenden Fälle einen Sack mit Lebensmitteln und ein Brot zurück. Ein Teil der Zurückgebliebenen zog mit einem kleinen Schlitten ohne Zelt und Schlafsack über die eintönigen Schneefelder der Freenbuchten Westen. Eine Nebelschicht hing dicht über der Bucht, und gespensterhaft traten Eisberge aus der Nebelhülle. Einmal bewegte sich ein gelblicher Flecken heran, — ein Eisbär stand wenige Schritte vor den Schlittenziehenden. Halten und Feuern war das Werk eines Augenblicks. Der Bär lag nach vergeblichen Versuchen, sich wieder aufzuraffen, bald tot zu unsern Füßen und wurde sofort geöffnet, damit sein Fleisch genießbar blieb.

Während ich später damit beschäftigt war, zu zeichnen und Winkel zu messen, hatten meine Begleiter auf einer Grasfläche unterhalb der Wände eine Herde Moschus-

ochsen entdeckt und zwei davon erlegt. Schwer beladen kehrten wir nach Mitternacht zu dem Schlitten zurück. Die Sonne war längst untergegangen. Die Temperatur des Schnees war auf -5 Grad Reaumur gesunken, so daß wir in unsern leichten Schuhen empfindlich froren.

Die Nächte sängen an ziemlich dunkel zu werden. Nordstürme begannen, die Temperatur fiel 4 bis 6 Grad unter Null, offenes Wasser überzog sich binnen einer Nacht mit zoll dickem Eis, — der kurze arktische Herbst war angebrochen.

Anfang September gingen wir bis zur Sabine-Insel zurück und am 13. desselben Monats trafen wir wieder in dem Hafen im Süden der Insel ein; er sollte fortan zehn Monate unsere Heimat sein.

3. Untergang der „Hansa“.

Ende Juni drang die „Hansa“ in das Eis ein, konnte jedoch nur wenig vorwärts kommen. Die Driftströmung trieb sie fort bis 72° herab; sie sah sich daher genötigt, wieder aus dem Eis herauszugehen. Anfang August segelte sie an der Eisgrenze nördlich, um das im offenen Wasser einzubringen, was sie durch die Drift im Eis nach Süd verloren hatte. Bis Mitte August hatte sich das Schiff mit großer Mühe und beständig nagend dem Besetztwerden durch die Schollen entzogen, einmal befand es sich von den Inseln Shannon und Pendulun nur noch etwa 30 bis 40 Meilen entfernt.

Aber von da an hörte jede Vorwärtsbewegung des

Schiffes fast gänzlich auf. Jungeis verband die Schollen, die es einschlossen. Sie wurden von widrigen Winden so dicht zusammengedrängt, daß die Fortschritte nur noch in „Schiffslängen“ bestanden. Am 5. September segelte die „Hansa“ zum letztenmal. Abends war sie bei eintretender „Windstille“ vom Eis ringsum eingeschlossen und blieb in dieser Lage bis zu ihrem Untergang.

Bis Mitte September fror das Schiff in $73^{\circ} 25'$ nördl. Br. und $18^{\circ} 39'$ westl. L. vollständig ein und trieb vor Wind und Strömung nach Süd. Ende September war es klar, daß man im treibenden Eise vor der Küste mit oder ohne Schiff überwintern mußte; schon vorher hatte Kapitän Hegemann die Boote ausgerüstet, um das Schiff verlassen zu können, falls es zerdrückt werden sollte, denn die Pressungen des Eises nahmen Ende September in beunruhigender Weise zu. Für den Fall einer Katastrophe machte die Drift des Eises nach Süd und das Beispiel einiger Walfischfahrer im vorigen Jahrhundert unter ähnlichen Umständen es wahrscheinlich, daß die Besatzung auch ohne eigenes Hinzutun während des Winters nach Süd geführt wurde. Es kam jedoch darauf an, eine Überwinterung auf dem Eis für den Notfall zu ermöglichen. Zu diesem Zweck wurde ein Haus aus Kohlenziegeln auf der mächtigen Scholle erbaut, an der das Schiff verankert war. Dieses Haus war 6 Meter lang, 4 Meter breit, reichlich 2 Meter hoch und wurde mit Spieren, Planken und Segeltuch gedeckt.

Am 19. Oktober erneuerten sich die Pressungen mit solcher Gewalt, daß das ohnehin nicht sehr starke Schiff zerdrückt wurde. Es stieg unter dem sich unterschiebenden Eis aus dem Meer empor; als es sich wieder senkte,

füllten sich seine Räume so rasch mit Wasser, daß selbst das angestrengteste Pumpen ohne Erfolg blieb. — Das Schiff wurde aufgegeben, der Kochherd, die Öfen, Brennholz und Lebensbedarf, die gekappten Masten — kurz, was man erreichen konnte, auf das Eisfeld des Kohlenhauses geschafft (20. und 21. Oktober).

In der folgenden Nacht sank das Wrack.

In dieser Weise nur auf das Notdürftigste gestützt, trieben die Schiffbrüchigen im Lauf des Winters 1869/70 längs der Ostküste Grönlands und meist in geringer Entfernung von ihr nach Süd. Die zeitweiligen Eispressungen verminderten den Umfang ihrer Scholle immer mehr; ursprünglich hatte ihr Durchmesser 2 Seemeilen betragen, Mitte Januar war er auf 50 Meter zurückgegangen. Auch unter dem Haus selbst barst das Eis bei einem Schneesturm; mit Mühe gelang es den Geprüften, ein neues kleines Kohlenhaus zu errichten (19. Januar 1870). Dieses hatte nur noch für sechs Mann Raum, die übrigen mußten in den zeltüberspannten Booten schlafen. Oft trennten sie neuentstandene Spaltungen ihres Eisfeldes von einem oder dem andern ihrer Boote; tagelang harrten sie schneewirbelt bei diesen kleinen Fahrzeugen aus, von deren Erhaltung ihr Leben abhing. Unter den Eindrücken des Schreckens und der zu allen Zeiten fast trostlosen Lage war es nicht zu verwundern, daß einer der Teilnehmer in einen Zustand von Geistesstörung verfiel, der ihn erst bei der Rückkunft in Europa wieder verließ.

Erst am 7. Mai gerieten die Schiffbrüchigen unter 61° nördl. Br. in freieres Wasser, worauf sie sofort ihren bisherigen Aufenthaltsort, die Scholle, verließen, um sich in

ihren Booten nach der Küste hin zu retten. Anfangs noch über Eis, dann im offenen Meer fuhren sie längs der Küste nach Süd und erreichten am 13. Juni die rettende Herrnhuter Missionsstation Friedrichstal. In Julianehaab fanden die Reisenden die dänische Brigg „Constanze“, deren menschenfreundlicher Kapitän Bang sie gastlich aufnahm und nach Kopenhagen brachte.

Ich kenne kaum ein Beispiel in der arktischen Geschichte, das so sehr die Bewunderung heldenmütiger Ausdauer verdient, wie das Benehmen der „Hansa“-Leute. Nur mit Franklin und der Expedition von Chariton Laptew kann ich es vergleichen; der deutsche Seemannstand kann mit Stolz auf Kapitän Hegemann blicken, der die Disziplin unter seinen Leuten in Fällen zu erhalten wußte, wo Not und Verzweiflung alle Bande der Ordnung zu zerreißen drohten.

4. Herbstschlittenreisen und Wanderungen.

Es war nun die Aufgabe der Besatzung der „Germania“, durch Schlittenreisen das zu ersetzen, was wir durch den Ausfall der Schifffahrtserfolge verloren hatten. Dies war nicht leicht, denn eigentliches Material für Schlittenreisen hatten wir nicht an Bord; es wurde auch in der Zukunft nur notdürftig beschafft, und niemand von uns war mit dieser Art des Reisens vertraut. Die erste Schlittenexpedition fand vom 14. bis 21. September statt. Unsere Ausrüstung bestand in einem Schlitten, in Decken, Proviant

für acht Tage, Theodolit, Barometer und Thermometer. Der Schlitten wurde mit sechs Zentner belastet und von sechs Mann, Kapitän Kolderwey, Tramniß, Krauschner, Klenzer, Ellinger und mir, gezogen. Anfangs ging es mit Leichtigkeit über das beinahe schneefreie, von glattgefrorenen Wassertümpeln bedeckte Eis; doch schon eine kleine Strecke hinter dem Südwestkap der Sabine-Insel wurde die Bahn durch alte, im Sommer halb aufgetaute und wieder gefrorene Schneewehen so rauh, daß es erheblicher Anstrengungen bedurfte, dem westlichen Hauptlande, unserm Ziel, näher zu kommen.

Am 15. September gingen wir in nordwestlicher Richtung über die Claveringsstraße dem Festland zu.

Am nächsten Tag kam ein weißer Fuchs zu unserm Frühstück, um daran teilzunehmen. Er büßte seine Verwegenheit mit dem Leben. Auch ein Bär ließ sich blicken, trollte nach unserm verlassenen Lagerplatz, drückte einen zurückgelassenen Topfdeckel zu einem Knäuel zusammen und kam dreist auf uns zu. Tramniß erlegte ihn. Inzwischen hatten wir zu unserer Überraschung wahrgenommen, daß der Fligalzfjord von einer ununterbrochenen Glatteisfläche bedeckt war. Schmerzlich bedauerten wir, keine Schlittschuhe mitgenommen zu haben. Dessenungeachtet kamen wir sehr schnell vorwärts.

Prächtige Bergreihen aus Gneis umgaben den Fjord, sanfte, mit einiger Grasvegetation geschmückte Hänge zogen an seinem Fuße hin.

Am 18. September (-5° R) hing ein graues Nebeldach über dem Fjord. Um 4 Uhr nachmittags traten wir den Rückweg zum Schiff an. Morgens (19. September,

— 8° R) näherte sich uns eine Moschusochsenherde auf etwa sechzig Schritte; einige Rentiere kamen in unsere unmittelbare Nähe — wir ließen sie unbelästigt.

Am 21. September zogen wir bei — 6,4° R und heftigem, die Sonne verschleierndem Schneetreiben über die acht Stunden lange Schneewüste nach dem Kap Berlin. Am folgenden Tag ging es zu Fuß über das junge Eis unseres Winterhafens bis an Bord des Schiffes. Auf dieser Reise wurden 107 Meilen zurückgelegt.

Mancherlei Ursachen hielten uns in dem folgenden Monat am Schiff fest; erst kurz vor dem Scheiden des Tageslichts fand eine zweite Schlittenreise statt, deren Zweck die Erforschung des Südens war.

Der Winter stand vor der Thür, und es war natürlich, daß wir noch vor seinem Eintritt durch eine Schlittenreise den engen Kreis des Bekannten erweitern wollten. Aus diesem Grund verließ ich in Begleitung von vier Männern mit einem kleinen Schlitten am 27. Oktober das Schiff, um die inneren Verzweigungen der Gaël-Hamkes-Bucht zu untersuchen. Unsere mangelhafte Ausrüstung reichte für neun Tage.

Als wir am 27. Oktober vom Schiff aufbrachen, hatten wir nur noch vier Stunden Sonnenlicht. Schon in wenigen Tagen sollte es für drei lange Monate verschwinden; Eile war daher dringend geboten. Am 28. Oktober wurde unsere Reise durch Mondlicht und Windstille begünstigt. Trotz aller Versuche, eine südliche Route festzuhalten, drängte uns die zunehmende Dichtigkeit des Eisgewirrs immer mehr nach Ost. Als wir auf der Breite des zu umfahrenden Kaps Borlase Warren am Ausgang der Gaël-Hamkes-Bucht

hielten, waren wir von der Küste fast 4 Meilen abgekommen und befanden uns inmitten eines Labyrinth's hoher, zackiger Eisklippen.

Bei der scharf vortretenden Felsgruppe Kap Borsale Warren angelangt, stießen wir auf eine große Zahl gestrandeter Eisberge; es war mühevoll, zwischen ihnen hindurch unsern Weg zu bahnen. Am 29. Oktober lag vor uns die schroffe Gebirgsfront der Clavinginsel mit 1300—1650 Meter hohen, firnbedeckten Bergmassen. Hier wurde unser Lager aufgeschlagen. Als wir am 1. November in der Dunkelheit nach dem Hintergrund des Tiroler Fjords aufbrachen, begünstigte uns noch immer prachtvolles Wetter ($-10,4^{\circ}$ R). Nach drei Stunden ($-11,2^{\circ}$ R) hatten wir die Mitte des Fjords erreicht und hielten an seinem Westufer gegenüber einem prächtigen Halbkreis von Gletschern, in deren Mitte ein gewaltiger Granitkoloss hervortrat. Das untere Ende dieser Gletscher mochte 100 Meter Meereshöhe haben.

Am 2. November, 8 Uhr morgens ($-15,2^{\circ}$ R), brachen wir bei klarem und windstillem Wetter auf und legten 25 Meilen ohne Aufenthalt zurück. An einer Stelle trafen wir die Überreste eines Renttiers im Eis; es schien einem Bären zum Opfer gefallen zu sein. Am 3. November zogen wir über eine Wüste frischgefallenen Schnees. Eine Renttierherde trabte uns eine Zeitlang in Schußweite am Strand nach; wir verzichteten jedoch auf eine Jagd, die bei der Unmöglichkeit, die Tiere fortzuschaffen, zwecklos gewesen wäre. Am folgenden Tag (Westwind und -20° R) umfuhren wir Kap Borsale Warren und erreichten mittags die „Flache Bucht“.

Es war dunkel geworden; selbst offenes Wasser er-

kannten wir nur durch unausgesetztes Fühlen mit dem Bergstock. Plötzlich erschreckten uns einige Walrosse, die dicht in unserer Nähe durch das Eis brachen. Wir flüchteten, so rasch es ging; jeder Versuch uns zu verteidigen, wäre sinnlos gewesen. Aber die Walrosse schwammen ebenso rasch unter dem Eis nach, zertrümmerten es in unserm Umkreis und trugen offenbar Verlangen, in unserer Gesellschaft zu schwimmen — eine Zumutung, die ebenso ungerechtfertigt als unheimlich war, und die sie uns durch halb grunzende, halb pustende Laute vergeblich anempfahlen. Wir zerstreuten uns möglichst und liefen über den verdichteten, von unseren Stöcken durchstoßenen Eisschlamm, indem wir die lichterem, mutmaßlich verlässlicheren Stellen aufsuchten, verfolgt von dem Rauschen und Prasseln der durchbrechenden Ungeheuer. Wer versunken wäre, hätte unmöglich herausgezogen werden können. Zum Glück befreite uns eine Decke alten Eises beim Kap Wynn endlich vor der Zudringlichkeit unserer Begleiter.

Von hier bis zum Schiff (quer über Griper Roads) war das Eis seiner größeren Dicke wegen vom Sturm unbeschädigt geblieben. Während eines intensiv gelben, einen großen Teil des Himmels einnehmenden Nordlichts eilten wir nun über die schneebedeckte Oberfläche und langten nach 26 Meilen Wegs um 9 Uhr abends im Winterhafen an — gerade als man, um unser Schicksal besorgt, Vorbereitungen traf, einen Schlitten abzuschicken, der uns suchen sollte.

5. Jagden und Tierleben in Ostgrönland.

In den Krallen eines Eisbären.

Das Tierleben der Arktis ist von dem des Südpols bekanntlich insofern verschieden, als beide Gebiete keine Vierfüßler, Vögel oder Landinsekten gemein haben. Solche Tiere können nicht durch die Tropen wandern. Dagegen gehören viele wirbellose Seethiere beiden Zonen an, da sie unbeschadet ihren Zug durch die die Temperatur ausgleichenden Tiefen des Meeres vollführen könnten.

Die Tierwelt des Nordpolargebiets hat sich an manchen Stellen durch das Eindringen der Menschen nicht unerheblich vermindert. Nur das noch wenig bekannte Ostgrönland macht hiervon eine Ausnahme.

Die Züge der Nomaden, neue Ansiedlungen, Walfisch- und Robbenfänger, selbst wissenschaftliche Expeditionen haben in gleicher Weise beigetragen, die Tierwelt zu verschrecken oder auszurotten. Das Walroß ist aus dem Nowaja-Semlja- und dem Schoktsyschen Meer fast verschwunden. Das Rentier ist in Spitzbergen scheinbar selten geworden und hat sich aus dem Südwesten Grönlands zurückgezogen; zahllose Fallen haben die Zahl der Füchse, Zobel und Hermeline Sibiriens außerordentlich vermindert; der Wolf wird nur noch in Lappland, Nordasien und einigen amerikanischen Polargegenden gesehen. Oft wurden die Tiere herdenweise gemordet, ohne daß man davon hätte Nutzen ziehen können. Außer den Bewohnern der Küste scheinen nur

die Eisbären diesen Angriffen gegenüber ohne erhebliche Verminderung ihrer Zahl haben widerstehen können. Wir selbst haben jedoch nicht dazu beigetragen, ihr Dasein zu erleichtern.

Die Jagd beginnt in Grönland häufig, wo sie bei uns aufhört, bei der Selbstverteidigung. Dem Zoologen gewährt sie wissenschaftliches Interesse, dem Entdecker verlängert sie die Frist, bis zu der er vom Schiff fernbleiben kann; im ganzen ist die Jagd also mehr eine Nothwendigkeit als ein Vergnügen. Nur die Jagd auf Eisbären und Walrosse ist mit Gefahr verbunden.

Der grönländische Bär sticht mit seinem gelblichweißen, zottigen Fell und seiner schwarzen Nase weithin von den Schneefeldern ab; er wird 6 bis 10, ja bis 12 Zentner schwer und steht an Kraft weder dem Löwen noch dem Tiger nach. Die Kraft seiner Kinnbacken ist sehr groß; Scoresby erzählt, daß ein Bär eine eiserne Lanze von einem halben Zoll im Durchmesser entzweigebissen hat. Aber die kalte Zone, in der er lebt, hat sein Blut abgekühlt; er ist bedächtig und mißtrauisch.

Der Bär lebt vorzugsweise von Seehunden, lauert ihnen an Eisspalten auf und überfällt sie, wenn sie auf Eisflößen sich sonnen, mit der Hinterlist des Tigers, mit dem er überhaupt die geräuschlose Annäherung gemein hat. Er verfolgt auch untertauchende Robben, denn er ist ein gewaltiger Schwimmer. Nur das Kenntier übertrifft ihn an Schnelligkeit. Über zerrissene Felsabhängen klettert er mit Katzenartiger Gewandtheit. Er tötet seine Beute, bevor er von ihr frißt; doch liebt er es, vorher mit ihr zu spielen.

Es ist für Polarreisende gewiß sehr lästig, der Willkür

der Bären, ihren bis 2 Zoll langen Vorderzähnen preisgegeben zu sein; jedoch zum Schutz gegen sie ein Gewehr und eine in den Rock eingenähte, beständig mit Kupferpatronen gefüllte Tasche zu tragen, ist immer einfacher, als einen toten Seehund mit sich herumzuschleppen. Ist man unbewaffnet, kann den Bären eine auffällige, Mißtrauen ver-
ratende Bewegung beunruhigen, ja seine Gewaltthätigkeit herausfordern. Doppelt bedenklich ist es, ihm in der Dunkelheit zu begegnen, man wird dann von ihm für einen Seehund gehalten — ein Mißverständnis, das sich erst klärt, wenn es zu spät ist. Ist man bewaffnet, so flößt dem Tier die Ruhe des Gegners und die Politik der freien Hand Achtung und Wohlgefallen ein.

Doch der Bär verdient auch unser Mitleid. Sein Leben ist eine beständige Jagd und bildet eine Kette von Nahrungsforgen; nur gegen die Kälte ist er durch eine mehrere Zoll dicke Fettschicht geschützt. Seine Sinne sind ungemein scharf, besonders der Geruch; angebrannter Speck lockt das Tier meilenweit herbei.

Unsern ersten Eisbären trafen wir am 4. August. Nicht immer nahmen unsere Begegnungen mit Bären einen günstigen Ausgang; oft traten diese selbst als Jäger auf, ja, einer unserer Gefährten entging mit genauer Noth der Gefahr, zerrissen zu werden.

Am 6. März abends saßen wir in unserer Kajüte, als Kolbwey plötzlich durch einen schwach vernehmbaren Hilferuf von außen aufgeschreckt wurde. Eiligst stürmten wir sämtlich die Treppe hinan. Börgens Ruf: „Ein Bär schleppt mich fort!“ schlug als furchtbare Mahnung an unser Ohr, ihn zu retten. Es war finster, wir stürzten in der Rich-

tung, woher die Rufe erschollen, mit Stangen und Gewehren über Schneewehen fort, um unsern Gefährten dem Tier zu entreißen. Ein in die Luft abgefeuerter Schreckschuß hatte den Erfolg, daß der Bär seine Beute aufgab und einige Schritte entließ. Freilich kehrte er zurück und holte sie wieder. Er schleifte sein Opfer über das klippige Strandeis und kam dicht an die nach Süd ziehende obere Eisfläche. Alles hing davon ab, daß wir ihn einholten, bevor er diese gewann. Es gelang. Der Bär wandte sich einen Augenblick gegen uns, ergriff aber beim allgemeinen Andrang und dem fortgesetzten Schießen die Flucht und ließ seine Beute fallen. Wir hoben unsern armen Gefährten vom Eis auf und wollten ihn in die Kajüte tragen; aber nach wenigen Schritten bestand der unerschrockene Börgen darauf, im Eilschritt an Bord zu laufen. Entsetzt überfiel uns, als Licht gebracht wurde.

Der Bär hatte Börgen die Kopfhaut aufgerissen, ihn auch an andern Stellen mehr oder minder stark verletzt; Kleidung und Haar waren förmlich in Blut getränkt.

Wie wir später erfuhren, war Börgen von der stündlichen Ableseung der am Land aufgestellten Thermometer zurückgekehrt, als er, nur mehr zwanzig Schritt vom Schiff entfernt, von dem Bären überfallen wurde, der geräuschlos hinter Eisblöcken hervorsprang. Börgen trug das Gewehr ungespannt unter dem Arm; als er von dem Bären plötzlich überrascht wurde, suchte er ihn zu verscheuchen, indem er ihm die Blendlaterne entgegenhielt. Der Bär ignorierte jedoch dieses Manöver völlig, warf Börgen im Sprung um, biß ihn etliche Male in den Kopf und schleppte ihn fort. Zum Glück verhinderte Börgens dicke Pelzkappe, daß

der Kachen des Raubtiers den Kopf umfaßte; wie unser Gefährte später erzählte, glitten die Zähne der Bestie an den Schädelknochen knirschend ab.

Der arktische Fuchs (*Canis lagopus* L.) ist eine sehr interessante Art seiner Gattung. Er ist unabhängig von der Jahreszeit entweder weiß oder graublau. Sein Pelz, minder zart und länger als der des blauen Fuchses, bildet dennoch einen wichtigen Handelsartikel der Hudsonbai-Gesellschaft. Er ist bedeutend kleiner als der Polarhase, der ausgewachsen etwa vier Kilogramm wiegt. Anfang Mai wirft der weibliche Fuchs sechs bis acht Junge.

Der Polarfuchs hat mit seltenen Ausnahmen wenig von der Arglist, die man unserm Reinecke nachrühmt; uns wenigstens sind nur wenige Züge dieser Art erinnerlich. Es gelang uns im Winter, einige Füchse auf Eskimoweise in Fallen zu fangen. Einst wurde einer, den man für tot hielt, aus der Falle gezogen und hingelegt. Nach einiger Zeit sprang er jedoch auf und lief davon. Für junge Enten besitzt der Fuchs eine große Schwäche und ist ihr arger Feind. Er lebt von allem, dessen er habhaft werden kann, im Winter auch von Schaktieren und andern Meeresprodukten. Auch im Fischfang soll er nicht ohne Geschicklichkeit sein. Während des Sommers scheinen Lemminge seine Hauptnahrung zu sein.

Das grönländische Rentier (*Rangifer tarandus* L. var. *groenlandicus*) ist von dem amerikanischen, lappländischen und spitzbergischen vielleicht verschieden. Sein Geweih ist an der Spitze nicht wie bei diesen geschaufelt, auch ist es steiler aufgerichtet; Hals und Kopf trägt es hoch, der ganze Bau ist zierlich und erinnert in jeder Beziehung an den euro-



Die „Germania“ im Winterhafen. (S. 40.)



Der „Isbjörn“ an der Eisgrenze. (S. 49.)



Oktobernacht im Eis, 1872. (E. 57.)

päisohen Hirsch. Unsere Reisen lehrten uns, daß die Rentiere nach dem Innern Grönlands hin an Zahl zunehmen; ja im Hintergrund des Kaiser-Franz-Joseph-Fjords trafen wir förmlich von Rentieren getretene Fußsteige.

Der Moschusochse (*Ovibos moschatus* Blain var.) ist etwas kleiner als der europäische Ochs. Sein Aussehen ist im Widerspruch mit seiner Harmlosigkeit drohend, die Farbe schwarz, seine Haare sind lang und fallen in rauhen Mähnen herab. Auffallend klein sind die Augen dieses Tieres, dessen Vorkommen in Ostgrönland nachgewiesen zu haben eines der interessantesten Ergebnisse der Expedition bildet. Das Gewicht des Moschusochsen erreicht bis $7\frac{1}{2}$ Zentner, mehr als die Hälfte davon entfällt auf reines Fleisch.

Den ersten Moschusochsen sahen und erlegten wir im August 1868 auf der Insel Shannon. Wie das Rentier, ist auch der Moschusochse auf Pflanzennahrung angewiesen, um die es freilich hierzulande kärglich genug steht. Beide Tiere nähren sich von denselben Pflanzen, vorzugsweise von Flechten und Moosen, und werden meistens in Herden angetroffen, die oft bis dreißig Stück zählen. Die größte Anzahl Rentiere, hundert bis zweihundert Stück, sahen wir auf dem Hügeland westlich vom Kap Broerhuys.

Dem Jäger gegenüber verhalten sich diese Tiere höchst ungleich. Die Rentiere nähern sich neugierig im Trab bis auf wenige Schritt, sie kämen oft ganz an ihren Gegner heran, wenn dessen Bewegungen sie nicht verscheuchten. Die Moschusochsen bleiben überrascht, wie festgebannt stehen, starren den gänzlich unbekanntem Feind an und kommen nur

langsam zu einem Entschluß. Zuweilen nähern sie sich jedoch mit großer Geschwindigkeit, ihr scheinbarer Angriff endet aber stets in wilder Flucht.

Eine Jagdinstruktion ließe sich ungefähr in folgenden Worten zusammenfassen: Wenn der Jäger die Tiere erblickt, hat er sich ruhig zu verhalten, platt auf den Bauch zu legen, einige Patronen neben sich, das Gewehr in Anschlag zu bringen und erst dann abzudrücken, wenn die Dohsen neugierig herbeieilen und in nächster Nähe sind. Sollte er nicht treffen, so möge er das Schießen immerhin fortsetzen; endlich wird doch eins der Tiere fallen.

Der europäische Hase zeichnet sich durch seine unruhige Hast, meilente Flucht und durch seine Furchtsamkeit aus. Der grönländische (*Lepus glacialis*) sitzt wie ange nagelt an seiner Steinfuge, mag der Jäger auch noch so nahe an ihm vorübergehen. Der weiße Polarhase gleicht unserm an Größe, doch, wie es auch beim Alpenhasen der Fall ist, nicht an Wohlgeschmack.

Die übrige Tierwelt Grönlands: Lemminge, Mäuse, eine Art Bienen, Schmetterlinge, Spinnen, Mücken, besitzt zwar großes Interesse für den Zoologen, liegt jedoch außerhalb der in diesem Abschnitt beabsichtigten Darstellung.

Wenn irgendeinem Tier, so gebührt dem Walroß (*Trichechus Rosmarus*) der Name Ungeheuer. Es ist ein Fettkolosß von 4 bis 5 Meter Länge und wird bis 1000 Kilo schwer. Es ist von einer fast $1\frac{1}{2}$ Zentimeter dicken Haut wie mit einer Panzerplatte umspannt, mit einem Kopf von abschreckender Häßlichkeit, ziemlich großen, mit Lidern versehenen Augen und bis 60 Zentimeter langen Zähnen, die dem Tier dazu dienen, seine Nahrung, hauptsächlich Mu-

scheln am Meeresboden zu suchen und sich gegen Eisbären zu verteidigen.

Der Menschheit leistet das Elfenbein des Walrosses den Dienst, daß es den Bedarf an falschen Zähnen deckt. Das Walroß ist ein zirkumpolares Tier, tritt jedoch nicht überall in Herden auf; im 9. Jahrhundert lebte es noch an der Küste Norwegens. Walroß und Seehund sind durch ihren Tranreichtum für die arktische Fischerei wichtig, für die Eskimos aber unschätzbar.

Die Jagd auf Walrosse ist ein gefährliches Unternehmen; sie vermögen bis 15 Zentimeter dickes Eis durch wütendes Emporstauchen prasselnd zu durchbrechen. Wenn man ihnen nicht auf sehr festem Eise begegnet, ist es daher notwendig, beständig und rasch den Platz zu wechseln; als Säugetiere sind sie gezwungen, ungefähr alle zehn Minuten durch offengehaltene Spalten oder Eislöcher an die Oberfläche zu kommen, um Atem zu schöpfen.

Das Walroß ist am Strand oder wenn man es auf einem Eisfeld überrascht, sehr unbehilflich, obgleich es wütend mit den Zähnen um sich haut. Furchtbar aber ist es, wenn man seinen Grimm im Wasser erregt.

Der Seehund ist 1 bis 2 Meter lang und völlig harmlos und wehrlos. Er ist vorsichtig und trotz seiner Neugierde mißtrauisch; der geringfügigste Anlaß bestimmt ihn unterzutauchen. Oft treffen die Jäger Hunderte von Robben auf einer einzigen Eisscholle. Die Jagd auf Seehunde findet auf verschiedene Weise statt, meist werden sie mit Keulen erschlagen.

Interessant ist das mehr oder weniger zeitweise Auftreten einer großen Anzahl Vögel, wovon einige die arkti-

sche Welt wenige Sommerwochen, andere das ganze Jahr hindurch beleben. Zu den letzten gehören Schneehühner und Raben, zu den ersten eine Anzahl Singvögel, Schneeammer, Strandläufer, Regenpfeifer und mehrere, sich durch Fressgier auszeichnende Möwenarten, Alken, Taucher, Leiste, vor allem aber Eiderenten.

Die Polarmeere sind von kleinen Fischen und von unzähligen Tieren niederer Entwicklung (Krebstieren) belebt, die den Riesen dieser Gewässer, dem Polarwal, dem Finnsfisch, dem Narwal und andern zur Nahrung dienen.

6. Grönland im Licht der Erforschung vor fünfundfünfzig Jahren.

So weit Grönland bis jetzt erforscht werden konnte, besitzt es einen Flächenraum von etwa 40000 Geviertmeilen, scheint sich jedoch noch weit gen Norden hin auszu dehnen. Seine Westküste wurde schon im 10. Jahrhundert von vertriebenen Isländern entdeckt und kolonisiert. Über das Innere Grönlands wissen wir bis heute nichts. Nach Ansicht der Eskimos ist es die Heimat des Entsetzens und der bösen Geister, mehr noch die von Riesen bewohnte Ostküste.

Wenn auch die ostgrönländische Küste, aus einiger Entfernung betrachtet, den Eindruck einer geschlossenen Landfront macht, lösen sich die Landmassen bei der Annäherung ebenso in einzelnen Gruppen auf, wie dies bei den Land gebieten im Westen der Baffinsbucht der Fall ist. Es hat den Anschein, als bestünden sie zum Teil aus „Gletscherüber-

brückten“ Inseln; besonders gilt dies von der Osthälfte des Landes*.

Der Gesamteindruck des Landes sowohl bezüglich seiner Plastik, als auch seines landschaftlichen Charakters, läßt sich ungefähr durch folgendes Bild erklären. Man denke sich den Meeresspiegel in unsern Alpenländern bis auf 2600 bis 3000 Meter erhoben und baue die so entstehenden Inseln zu bis 3600 Meter hohen Massen auf, deren Ränder bis 2300 Meter hohe, unmittelbar aus dem tiefblauen Wasser der Fjorde aufsteigende Riesenwände bilden. Die höheren Gebirgsketten würden sich in Inselgruppen, die meisten Täler in Fjorde verwandeln. Verbindet man einzelne dieser Gruppen durch Gletscher, so hat man ein Bild Grönlands im Kleinen.

Das grönländische Bergland gleicht weder in seinem Bau noch in seiner Geologie den Alpen. Dieses wird durch Parallelketten, jenes durch völlig abgetrennte Gruppen charakterisiert.

Die Ostküste Grönlands besteht aus Gneis, Hornblendegneis, Granit, Granitit und Granitgneis. Diese Gesteine herrschen besonders im Innern vor, an der Westküste

* Heute wissen wir, daß Grönland die größte Insel der Welt ist, deren ganzes Innere eine bis 3000 Meter ansteigende Eiskappe bildet, die in die die Küsten zerreisenden Fjorde große Gletscher entsendet. Durch die Forschungen, namentlich Nansens, Otto Nordenskiölds, Pearys, Mylius-Erichsens, Knud Rasmussens u. a., sind die Küstengebiete Grönlands ziemlich gut bekannt, dafür aber wissen wir von den Verhältnissen im Innern sehr wenig. Der Flächeninhalt Grönlands ist 2180 000 Quadratkilometer, wovon nur ein Küstensaum, an der Westküste bis 180 Kilometer, an der Ostküste bis 30 Kilometer eisfrei ist und eine dürftige Vegetation trägt.

werden sie häufig von jüngeren Formationen überlagert. Basaltische Gesteine (Dolerit) bilden die Inseln und östlichen Landvorsprünge. In den miozänen Sandsteinen und Schiefertönen der Sabine-Insel, ebenso in den mesozoischen Mergeln und Sandsteinen der Rubinsel trifft man Versteinerungen von Tieren und Pflanzen.

An der Westküste wurde die Beobachtung von Hebungen, an andern Stellen von Senkungen des Landes gemacht. An der Ostküste waren nur Landhebungen wahrzunehmen, am ausgesprochensten am Nordoststrande der Insel Shannon, im Süden der Sabine-Insel und an der Küste zwischen Kap Broer Ruys. Die Erosionswirkung der Brandung hatte ein System übereinanderliegender Höhengschichten mit Ausscheidung von Kuppen hinterlassen, die bei mäßiger Schneebedeckung auffällig wurden. Auf der Insel Shannon gewann die Gesamthöhe dieser zahlreichen Terrassen einige hundert Meter.

Die Pflanzenwelt Ostgrönlands, wenngleich nach unsern Begriffen dürftig, war doch weit reicher, als wir erwartet hatten; an der Außenküste und auf Hochflächen gab es völlig vegetationsleere Strecken. Bewässerte Mulden und Abhänge hingegen prangten zuweilen in reichem Farbenschmuck. Doch vermag die Pflanzendecke die allgemeine, durch die Felsart bedingte Farbe des Landes nicht zu ändern, höchstens abzustufen. Moose, Flechten, graugrüne Gräser, Kamufeln, Steinbrecharten bilden vereinzelte ärmliche Kolonien zwischen den verwitterten Steinfugen. Unter den Blüthengewächsen Grönlands ist das Weidenröschen das schönste. Fast alle Arten der Ebene fanden wir auch auf 500 bis 1000 Meter hohen Bergen.

In Ostgrönland liegt die Firnlinie erst in 1000 bis 1300 Meter Meereshöhe, selbst hohes Gebirgsland wird im Hochsommer, mit Ausnahme der höheren Gletscher und kleinerer Ansammlungen Windwehen, völlig schneefrei. Dessen ungeachtet ist die Begletscherung des Binnenlandes sehr bedeutend, und im allgemeinen darf der Satz gelten, daß jedes in einem 1300 bis 1600 Meter hohen Gebirgssystem entspringende Thal einen Gletscher enthält; seine Größe ist außerordentlich verschieden, vom Hochferner einer Eisplatte, deren Zunge sich durch Felsenriffe zwingt und in Lawinen donnernd herabstürzt, bis zum majestätisch unabsehbaren Eisstrom mit seinem hohen in das Meer tauchenden Abfall.

Auch die grönländischen Gletscher haben außerordentlich von ihrer einstigen Mächtigkeit eingebüßt. In der Form ähneln sie denen unserer Breiten. Sie unterscheiden sich also wesentlich von manchen Gletschern Spitzbergens und Nowaja Semljas, deren Firngebiet gegenüber dem eigentlichen Eisstrom nur von unbedeutender Ausdehnung ist.

7. Unser Leben während der langen Polarnacht.

Lange Zeit hat man die Überwinterung in den unwirklichen Polarländern wenn nicht gar als tödlich, so doch als der Gesundheit von Europäern äußerst nachtheilig angesehen. Allerdings waren auch die ersten Versuche dieser Art nicht geeignet, die herrschenden Vorurteile zu zerstreuen. Dennoch wurden solche Versuche beständig erneuert, oft mit der un-

zulänglichsten Ausrüstung. Mehrmals sahen von ihren Schiffen getrennte Matrosen sich genötigt, ohne alle Hilfsmittel auf Spitzbergen zu überwintern. Erst in unserm Jahrhundert führten die gesammelten Erfahrungen und die Erweiterung unserer Mittel zu einer von Parry 1819 begonnenen Reihe arktischer Überwinterungen, die die übertriebenen Befürchtungen bei geeigneter Ausrüstung auf das richtige Maß zurückführten. Die Wahrnehmungen und Vorsichtsmaßregeln unserer Vorgänger dienten auch uns zur Richtschnur.

Der Sommer war zu Ende — sein Ausgang wies die Temperatur eines mäßigen europäischen Winters —, und mit seinem Scheiden erhielt das Gesicht unserer Umgebung den feierlichen Ernst, der arktische Länder auszeichnet. Tief und tiefer sank die Sonne, das Tageslicht ermattete, die Temperatur fiel.

Am 22. September war das Schiff bereits von einer festen Decke jungen Eises umgeben. Die Vorbereitungen für die lange Polarnacht wurden beendet. Am 6. November ging die Sonne für volle drei Monate unter.

Die Eintönigkeit des Winterlebens unter dem Polarkreis erfährt nur durch Polarlichter eine interessante Unterbrechung.

Werfen wir nun einen Blick in das Innere unseres Schiffes. Die Tätigkeit darin ist jetzt auf den stündlichen meteorologischen Beobachtungsdienst, auf das Abräumen und Reinigen des Decks von hereingewehten Schneemassen, auf das stündliche Aufhacken eines Lochs im Eis zur Beobachtung der Gezeiten und andern Zwecken, die Herbeischaffung des für den Tagesbedarf zu schmelzenden Schnees und ähn-

liche Arbeiten beschränkt. Vorzugsweise wird die allgemeine Aufmerksamkeit durch die Ausrüstung für die Frühjahrs-
schlittenreisen in Anspruch genommen. Der eine fertigt Segeltuchstiefel an, der andere einen Seehundsrock, oder er befestigt Strümpfe mit Flanellsohlen oder stellt aus Kautschuk Schneebrillen nach Art der Eskimos her, bei denen man durch eine feine Ritze sieht. Wieder andere nähen Zelte, Schlafsäcke, fertigen Kochmaschinen an, aus der letzten Eichenplanke einen neuen Schlitten, oder sehen nach ihren dick verrosteten Gewehren. Da wird gesägt, gefeilt, geschneidert und geschmiedet; unmittelbar neben der Sorge für leibliche Bedürfnisse werden wissenschaftliche Ergebnisse in Sicherheit gebracht, man rechnet, zeichnet, zieht Vögel oder Füchse ab, ordnet und verpackt Mineralien oder schreibt Artikel für die „Polarzeitung“. Alles dies geschieht fast um einen einzigen Tisch, gewöhnlich auch im Lichtkreis einer einzigen Lampe. Olmangel erlaubte nur zeitweilig eine zweite Lampe zu benützen. Die Sterblichkeit der Glaszylinder war groß. Nachdem uns der ohnedies wiederholt mit Blech und Draht geflickte letzte verlassen hatte, brannte der petroleumgetränkte Docht rot und qualmig. Auf dem Ofen steht ein großer Blechkessel mit Schnee, verschiedene Gegenstände harren hier dem Auftauen entgegen, unter raffinierter Ausnützung seiner Peripherie hängen an ihm durchnässte Kleider, Matrazen, Strümpfe, Stiefel, Pelzwerk; am Mast hängen einige Schneehühner und warten, daß es mehr werden, um zur Sättigung aller sich berechtigt zu fühlen.

Aus dem viel zu geräumigen Winkel neben dem Mast ragt der beständig wachsende Leib einer Diluvialmoräne in

die so beengte Gegenwart herein. Er wird gebildet durch Kisten, die sich nicht anderswo aufbewahren ließen, durch Instrumente, Blendlaternen, Felle, Stative, Bälge, Gewehre, Kleider, Werkzeuge, Stiefel, Wäsche. Wenn einige zur Koje gehen, errichten sie neue Barrikaden durch die ausgezogenen Kleider. Selbst in den Kojen trifft man erratische Ansammlungen: Vogelbälge, Mützen, Hämmer, Wäsche, Patronen, Bücher, Schuhe, Steine, Tabak, Pelzhandschuhe, kleine Kisten und ähnliches können unmöglich zu dem Inventar eines Bettes gezählt werden. Über alle Vorstellung beengt war namentlich die Mannschaft in ihrem „Logis“. Wärme und Raum zu sparen, befand sich auch die Küche dort, und den Templern gleich, zwei auf einem Pferde, lagen je zwei Matrosen in einer Koje.

Zu dem peinlichsten Ungemach einer arktischen Überwinterung gehört der unvermeidliche Verzicht auf Reinlichkeit. So sehe ich mich genötigt, über die Farbe unserer Wäsche tiefes Schweigen zu beobachten. Da ein im September durchnäster Gegenstand erst im nächsten Juni trocken oder eisfrei wurde, so konnte während dieser ganzen Zeit nichts gewaschen werden. Geradezu drückend wirkt die Einförmigkeit des Lebens und das lange Warten auf die Sonne.

Trotz der mannigfachen Einflüsse des Klimas, das dem im hohen Norden überwinternden Europäer so feindselig ist, ließ der Gesundheitszustand an Bord der „Germania“ nichts zu wünschen übrig.

Sieben Monate lang beleuchtete eine Lampe unseren Winterschlaf. Am 21. Februar zeigte das Thermometer 32,2° R unter Null, die größte Kälte, die während dieser Reise beobachtet wurde.

8. Entdeckung des Kaiser=Franz=Joseph= Fjords. — Die Heimkehr.

Endlich kam der Frühling, und unsere Frühjahrsreisen begannen. Mitte April hatten wir den 77. Breitengrad überschritten. Nach dem 20. Juli machten wir eine höchst unangenehme Wahrnehmung, die auf den ferneren Verlauf der Expedition nicht ohne Einfluß blieb. Einige Röhren des Dampfkessels hatten zu lecken begonnen. Weiter nach Nord vorzudringen war undenkbar. Dazu reichte eine geschlossene Eisdecke bis zu den Gestaden am 77. Breitengrade hinauf; — es war das schwerste, unschiffbarste Eis, das ich auf drei Nordpolexpeditionen gesehen habe; zu Bergen emporgepreßt lag es am Nordende Channons. Die Rückkehr nach Süden war soweit unvermeidlich, wollten wir nicht länger kostbare Zeit verschwenden. Nur im Süden konnten wir noch Erfolge erwarten, die unterhalb unseres Winterhafens tief ins Innere eindringenden, noch unbekanntem Fjorde zu erforschen hoffen.

Als wir am 1. August die Sabine=Insel verließen, nahmen wir von unserer Überwinterungsstation Abschied. Auf Umwegen wurde die Jacksoninsel erreicht und östlich davon geankert. Am 3. August setzten wir unsere Reise nach Süd fort. Bis Mittag erreichten wir die stolze Berggruppe Kap Broer=Kuns, wenige Meilen südlich davon lag eine geschlossene Eisfläche. Der Scoresby= oder Davysund, unsere Ziele, waren somit zur Zeit kaum zu erreichen.

Wir hatten ein Gebiet betreten, das in klimatischer Begünstigung alles übertraf, was wir bisher vom Sommer Grönlands wahrgenommen hatten. Grünliche Höhenzüge, Temperaturmaximen $+10^{\circ}$ R, große Rentierherden und Schwärme von Moskitos waren die unmittelbaren Abzeichen dieser Veränderung. Sofort nach der Landung erstieg ich mit meinem treuen Gefährten Ellinger den höchsten Gipfel des Kap Broer-Ruys (1130 Meter), um die Aufnahme fortzusetzen. Von dieser Höhe aus erblickten wir die Mündung eines großen Fjords, vor dem hundert bis zweihundert große Eisberge lagen. Diese Meerenge war noch auf keiner Karte verzeichnet und erhielt den Namen Kaiser-Franz-Joseph-Fjord.

Bei einer darauffolgenden Bootfahrt, an der Kapitän Koldeweys, Capeland, Börgen und ich teilnahmen, näherten wir uns dem Fjordeingang, in den uns aber dichtes Eis das Einlaufen verwehrte. Das vorliegende, 1300 Meter hohe Kap Franklin verbarg den Anblick des Fjordes; deshalb bestiegen Capeland und ich den Berg. Am 8. August nachmittags verließen wir das am Strand errichtete Zelt. Das Fortschaffen der wissenschaftlichen Instrumente wie Barometer, Theodolit und Stativ war so unbequem, daß wir den Leichtsinns begingen, die Gewehre zurückzulassen, obgleich wir Bären wiederholt selbst auf Bergen angetroffen hatten. Darauf begann ein langwieriger Marsch über einen aus Felsblöcken bestehenden Abhang, dessen Trümmer sich sämtlich in Bewegung setzten, sobald wir sie berührten. Dann erreichten wir eine, das Granitmassiv gangartig durchbrechende Basaltwand; ihre zerfallenen Säulengruppen drohten bei der geringsten Berührung einzustürzen. Wir

krochen durch das Felsengewirr weiter, über einen klippigen Grat am Saum eines dachartigen Gletschers hinan zur Spitze.

Welch unerwarteter Anblick bot sich hier dem entzückten Auge! Ein ungeheurer Fjord lag mit schimmernden Eisbergen erfüllt zu unsern Füßen. Mit seinen Verzweigungen umschloß er die begletscherten Felsmassive großer Inseln, überall von schroffen Wänden umgürtet, und an der Mündung mit zahlreichen Felseilanden besäet. 40 Meilen im Westen bog ein Arm des Fjords, von 2600 Meter hohen Gebirgen umgeben, in südwestlicher Richtung ab. Die Eisdecke des Wassers war geschmolzen oder aus dem Fjord hinausgetrieben; auch darin erkannte man das Übergewicht der Sonnenwärme in diesen Felsengassen gegenüber den Erscheinungen an der Außenküste. Gegen Süd ragte das düstere Felskap Parry, dem Andrang des Packeises trotzend, weit hinaus in die See; über eine Reihe noch gänzlich unerforschter Buchten, Landzungen, Gebirgszüge und Gletscher schweifte der Blick zu dem an 60 Meilen entfernten, wohl 2600 Meter hohen Wernerbergen (südwestlich) mit ihren dolomitähnlichen Formen. Nach Osten lag schweigend und starr bis an den Horizont eine weiße Fläche, durch die wir in einigen Tagen den Rückweg nach Europa finden sollten, — das Packeis. Nach fünfstündigem Marsch hatten wir den Gipfel erreicht, die Temperatur betrug $+0,8^{\circ}$ R, kein Lüftchen regte sich; ich war imstande, vier Stunden lang ohne Noth zu arbeiten. Darauf gingen wir den Grat entlang nach einer Felsgruppe im Südwesten (1500 Meter), um uns darüber Gewißheit zu verschaffen, ob der Hauptarm des Kaiser-Franz-Joseph-Fjords in nörd-

licher Richtung zu suchen sei. Dieser Teil war zugleich der reichste an Eisbergen, die infolge von Strömungen moräneartig längs der Küsten sich anhäufte. Zum Zelt zurückgekehrt, veranlaßte die Mitteilung des Entdeckten Kapitän Koldewey, sofort nach dem Schiff zurückzukehren und in den Sund einzudringen. Schon am nächsten Vormittag wurde dieses Vorhaben ausgeführt.

Am 17. August verließen wir Kap Broer-Kuus und traten die Heimreise an. —

9. Die Polarexpedition von 1871.

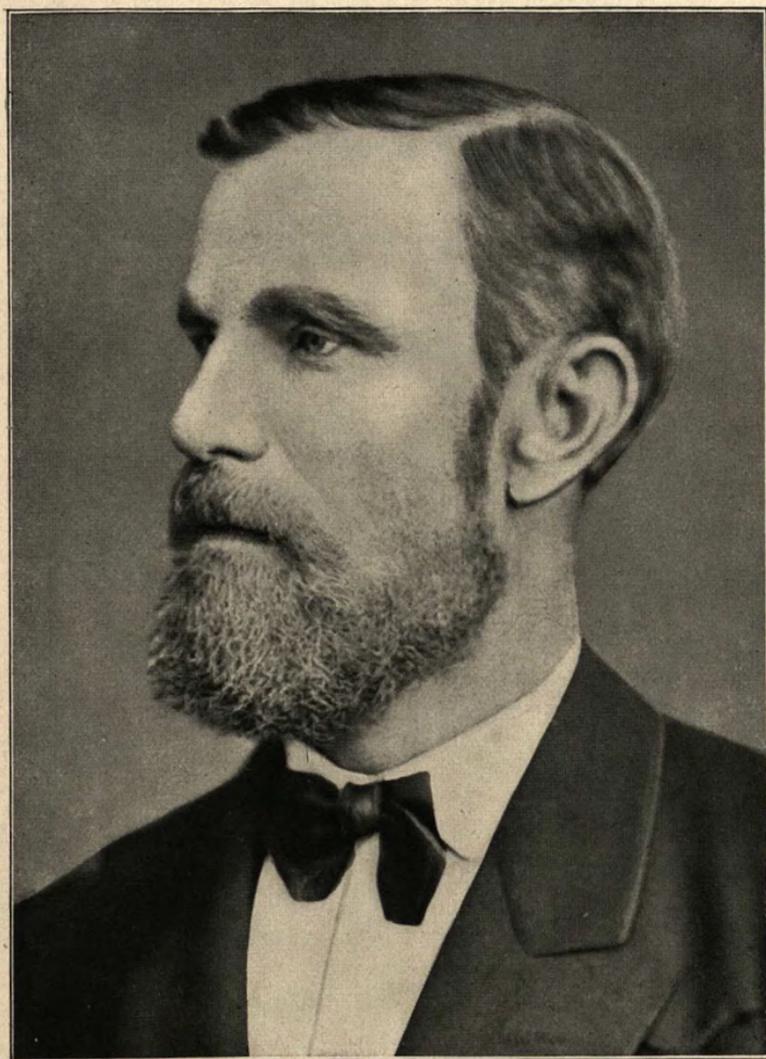
Das Scheitern der zweiten deutschen Nordpolarexpedition hatte die Fortsetzung der Polarforschung auf das Nowaja-Semlja-Meer hingewiesen. Angeregt durch den Grafen Wilczek, war auch in Osterreich-Ungarn das Interesse und der Entschluß gereift, sich an der Lösung dieser wissenschaftlichen Frage zu beteiligen. Neben der Unterstützung durch den Kaiser bot eine hochherzige Tat diesem Vorhaben die erste geldliche Grundlage; Graf Wilczek stellte einer österreichisch-ungarischen Nordpolarexpedition die Summe von 40 000 österreichischen Gulden zur Verfügung. Da man aber fürchtete, große Summen auf einen unausführlichen Plan oder ein Ziel von zweifelhaftem Wert zu setzen, führten Schiffsleutnant Weyprecht und ich 1871 eine Vorexpedition in das Nowaja-Semlja-Meer aus, deren Ergebnisse eine mehrjährige Expedition dringend wünschen ließen.

Der Verlauf dieser Vorexpedition soll in diesem Abschnitt kurz geschildert werden.

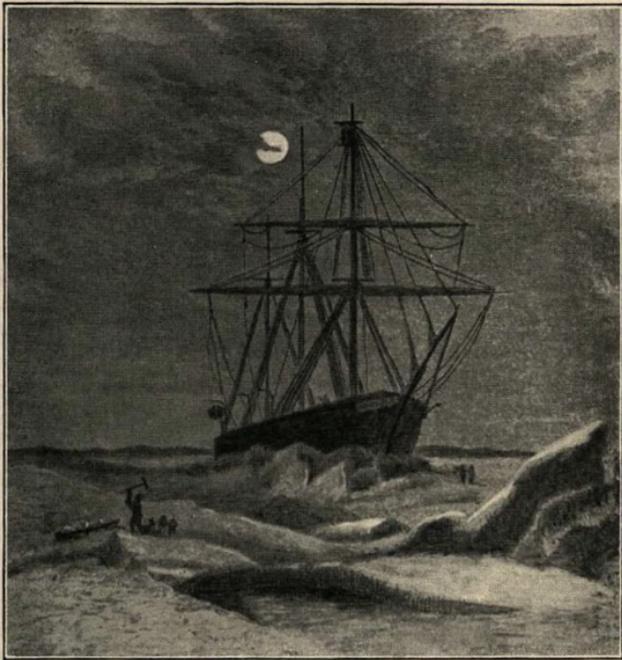
Unser Plan baute sich auf folgenden Überlegungen auf: Durch die letzten Expeditionen schien es erwiesen, daß der Erreichung der arktischen Zentralregion auf dem Weg durch die Baffinsbucht, die Behringstraße, längs der grönländischen Küste, endlich von Spitzbergen aus fast unüberwind-

liche Hindernisse entgentreten, hauptsächlich weil alle diese Routen den großen arktischen Strömungen entgegenlaufen, die dem Polarmeer als Abzugskanäle für das Eis dienen. Diese Strömungen führen ununterbrochen gewaltige Eismassen mit sich, die sie an allen von ihnen berührten Küsten absetzen. Nun wurde auf Grund der Ergebnisse vieler norwegischer, russischer und deutscher theils wissenschaftlicher, theils merkantiler Reisen behauptet, daß der Golfstrom sich nicht schon am Nordkap verliere, sondern seinen gewaltigen, erwärmenden Einfluß noch an Orten und auf Breiten ausübe, von denen man früher keine Ahnung hatte, wie beispielsweise bis zur Nordküste von Nowaja Semlja. War dies der Fall, so durfte man bestimmt erwarten, daß eine Expedition, die mit dem wärmeren Wasser des Golfstroms ginge, geringere Hindernisse finden würde als eine, die gegen die arktische Strömung mit ihren riesigen, gen Süden treibenden Eismassen zu kämpfen hat. Im Osten von Spitzbergen liegt ein Land, das zwar schon öfters gesehen wurde, dessen Erreichung aber noch nie ernstlich angestrebt worden ist, — Gillisland. Dieses Land liegt gerade in der Richtung des weiteren Verlaufs des Golfstromes, und man kann mit großer Wahrscheinlichkeit annehmen, daß sich unter seiner Westküste ebenso schiffbares Wasser findet wie bei Spitzbergen, wo man ohne alle Schwierigkeit in jedem Jahr 80° Nordbreite erreichen kann. Zieht sich diese Küste weit nach Norden hinauf, was nach den schwedischen Peilungen wahrscheinlich ist, so läßt sich erwarten, daß man auf diesem Weg höhere Breiten als auf irgendeinem andern erreichen kann.

Merkwürdigerweise war das ganze Meer zwischen Spitz-



Sammlung des Hofr. Konstantin Danhelovsky, Wien.
Karl Wenprecht.



Dämmerung im November 1872. (E. 58.)



Das Kohlenhaus auf der Eisscholle. (E. 57.)

bergen und Nowaja Semlja der Wissenschaft vollständig unbekannt; trotz der voraussichtlich so günstigen Umstände war noch nie eine Expedition in diese Gegenden gesandt worden. Seit Jahren bemühte sich Dr. Petermann, eine größere wohlausgerüstete Expedition zur Erreichung der höchsten Breiten auf diesem Weg zu veranlassen. Weyprecht und ich waren so glücklich, diesen Plan zu verwirklichen.

Wir mieteten in Tromsö im nördlichsten Norwegen ein kleines Segelschiff „Isbjörn“ (Eisbär). Die Bemannung bestand aus Kapitän Kjelsen als Führer, einem Harpunisten, vier Matrosen, einem Zimmermann und einem Koch, durchgehend Norwegern.

Am 20. Juni verließen wir Tromsö während eines Schneegestöbers. Am 28. desselben Monats stießen wir auf das erste Eis. Erst am 10. Juli preßte sich das Schiff bei günstigem Wind mit allem Segeldruck durch die ziemlich geschlossenen Schollen und erreichte das offene Wasser. Verhältnismäßig minder günstig erwies sich das Nowaja-Semlja-Meer am 29. Längengrad. Nachdem wir bis $76,5^{\circ}$ nördl. Br. in das Eis eingedrungen waren, bemerkten wir hohe Eisgruppen und schwereres Eis überhaupt.

Inzwischen hatten wir die Überzeugung gewonnen, daß wir mit unsern Mitteln und einer nicht aus Freiwilligen bestehenden Mannschaft in Anbetracht der schlimmen Wind- und Wetterverhältnisse selbst bei dem so günstigen Zustand des Eises unfähig waren, den Zweck einer Erkundungsfahrt in das Nowaja-Semlja-Meer zu überschreiten, sei es durch die Erreichung hoher Breiten oder durch jene von Gillisland.



Es war nicht zu erwarten, in diesem vorgerückten Sommer den Weg zurück zu machen, wenn wir auch tiefer in das vorliegende Eismeer einzudringen imstande gewesen wären. Mit Ende Oktober ging unser Proviant zu Ende. Nichts blieb also übrig, als zu versuchen, Gillisland mit dem Boot zu erreichen, um zu sehen, ob dieses Land die ihm von den Schweden beigelegte Bedeutung und die Ausendung einer besonderen Expedition begründe. Das Schiff mußte zu diesem Zweck in einem sicheren Hafen zurückbleiben. Als solcher war nur der Hafen bei Kap Lee an der Walter Thymansstraße zu betrachten.

Gegen Nordwinde aufkreuzend, kamen wir am 16. August nachts in die Nähe der Walesbucht in zerteiltem Eis in $77^{\circ} 30'$ nördl. Br. an. Am 1. September erreichten wir die Breite $78^{\circ} 30'$. Zum ersten Male sahen wir in diesen hohen Breiten Treibholz. Finnwale trafen wir in überraschender Menge.

Es galt nun zu untersuchen, ob das bis in so hohe Breiten angetroffene offene Wasser nur eine zufällige Einbuchtung oder ein zusammenhängendes Meer sei. Letzteres anzunehmen schien gewagt, da die Breite von $76,5^{\circ}$ in jenem Meer noch nie überschritten war. Um uns hierüber Gewißheit zu verschaffen, hielten wir am 1. September mittags vom Eis ab und liefen in offenem Wasser bis auf $75^{\circ} 52'$ nördl. Br. und $51^{\circ} 44'$ ö. L. herab. Von hier aus beabsichtigten wir abermals nach Nord zurückzukehren, um die Lage des Eises gegen Osten zu untersuchen, stießen jedoch auf schwer überwindbaren Widerstand des Kapitäns.

Mit Südostkurs überschritten wir in $75,5^{\circ}$ nördl. Br. den 59° ö. L. Weiter östlich vorzugehen, lag außerhalb

unseres Planes. Wir gedachten nun in eine Bucht an der Westküste Nowaja Semljas einzulaufen, um Brennholz und Wasser einzunehmen, was wir dringend brauchten. Diese Fahrt nach Süden mußten wir gegen schwere Südweststürme erkämpfen. Der Stürme wegen mußten wir unausgesetzt in See halten und kreuzen, und es war unmöglich, auf Nowaja Semlja zu landen, kaum daß wir es sahen. Fühlbarer Mangel an Holz und Wasser und das Ablaufen der Zeit, für die wir das Schiff gemietet hatten, mit dem letzten September nötigten uns, den eingetretenen günstigen Wind zu benützen und die Heimreise anzutreten.

10. Ergebnisse der Reise.

Weder Entdeckungen noch das Erreichen hoher Breiten hatten im Plan dieser Expedition gelegen, nur die Untersuchung, ob das Nowaja-Semlja-Meer, sei es durch den Einfluß des Golfstromes oder aus andern Gründen, zum Eindringen in das Innere der noch unerforschten Polargebiete sich eigne.

Viele Gründe sprachen dafür. Sie entstammten den Ergebnissen der Reise, und Weyprecht gehört der hervorragende Anteil daran an.

Gegenüber den abschreckenden Erfahrungen unserer Vorgänger, deren Mißerfolge auf diesem Weg ihre mangelhafte Ausrüstung und die Wahl der ungünstigsten Schiffahrtszeit zum Teil erklären, schienen unsere Beobachtungen folgende Hauptschlüsse zu gestatten:

Das Nowaja-Semlja-Meer ist nicht mit undurchdringlichem Eis erfüllt, sondern es wird häufig bis etwa 78° offen und hängt dann mit der im Herbst eisfreien Karischen See zusammen.

Die günstigste Schiffsfahrtszeit in diesem Meer fällt in die zweite Hälfte August, währt indessen, wenngleich durch Nacht, Stürme und Jungeis gefährdet, noch bis Anfang September, wo die Eisbedeckung ihren Tiefstand erreicht haben dürfte.

Das Nowaja-Semlja-Meer ist eine Flachsee und schließt sich den Terrainverhältnissen Sibiriens an. Im äußersten Norden fanden wir nur mehr 180 Meter, nahe im Südost von Gillisland sogar nur 90 Meter Meerestiefe.

Gillisland ist kein Festland, sondern besteht wahrscheinlich nur aus einer oder mehreren Inseln. Dagegen ist aus dem Umstand, daß wir auf unserer Vorexpedition im äußersten Norden (in etwa 79° nördl. Br.) mit Schlamm bedecktes Treibholz, Seegras, Tiere, die sich nur in der Nähe von Land aufhalten, abnehmende Meerestiefen, Süßwasser-eis und schuttbedeckte Eisberge antrafen, mit ziemlicher Wahrscheinlichkeit auf das Vorhandensein von Landmassen im Nordosten von Gillisland zu schließen.

Das Auftreten sibirischen Treibholzes ausschließlich im nördlichsten Teil unserer Reise scheint auf eine Ostströmung daselbst hinzuweisen.

Inwieweit bei den geschilderten günstigen Schiffsfahrtsverhältnissen des östlichen Polarmeeres sich der Einfluß des Golfstromes beteiligt, ob als Drift oder als Strömung, läßt sich noch nicht mit Gewißheit aussprechen, wenngleich so-

wohl die Eisverhältnisse als auch die beobachteten Temperaturen des Wassers, seine Farbe und sein Tierleben für den Golfstrom zu sprechen scheinen.

Die Hauptaufgabe der Expedition war die geographische Entdeckung.

Die österreichisch-ungarische Nordpol- expedition (1872—74).

II. Wieder nach Norden.

Im Jahre 1868, während der Aufnahme der Ortler-Alpen, drang ein Zeitungsblatt mit einer Nachricht von der deutschen Vorexpedition Kolbweys bis zu meinem im Gebirge gelegenen Zelt. Ich hielt den Hirten und Jägern, die meine Begleitung ausmachten, abends beim Feuer einen Vortrag über den Nordpol, von Staunen erfüllt, wie es Menschen geben könne, die weit mehr als andere befähigt seien, die Schrecken der Kälte und Finsternis zu ertragen. Damals hatte ich noch keine Ahnung, daß ich schon ein Jahr später selbst Teilnehmer einer Nordpol-expedition sein würde, und ebenso wenig konnte Haller, damals einer meiner Jäger, voraussetzen, daß er mich auf meiner dritten Reise begleiten würde.

So war es auch jetzt bezüglich jener dreiundzwanzig Männer, die am 13. Juni 1872 in Bremerhaven zeitig morgens das Schiff betraten, um ihr Geschick mit ihm zu verbinden, und zwar bis zum Ende; denn durch einen Revers hatten wir uns sämtlich verpflichtet, auf jede Expedition zu unserer Rettung zu verzichten, falls wir selbst unvermögend wären, zurückzukehren.

Das ideale Ziel unserer Reise war die nordöstliche

Durchfahrt; ihr eigentlicher Zweck aber galt der Erforschung der Meeresteile oder Länder im Nordosten von Nowaja Semlja.

Um 6 Uhr morgens zog der „Tegetthoff“ durch die Schleusen, dann die Weser hinab. Er war 220 Tonnen groß, für zweieinhalb bis drei Jahre ausgerüstet und hatte etwa 30 Tonnen Überlast an Bord genommen; dadurch war unsere Beschränkung in den Räumlichkeiten unvermeidlich.

Wenig begünstigt durch die Winde, brauchten wir lange Zeit, um die Nordsee zu durchschiffen und die norwegische Küste zu erreichen.

Die Besatzung des „Tegetthoff“ bestand aus vierundzwanzig Mann (Kapitän Olaf Carlsen, Eismeister und Harpunier sind in Tromsö an Bord gekommen)*. Die Führer der Expedition waren: Julius Payer und Karl Weyprecht. Acht Hunde, zwei davon aus Lappland, die andern aus Wien, wurden mitgenommen.

Stürmisches Wetter hatte uns einige Zeit bei den Lofoten aufgehalten, so daß wir erst am 3. Juli in Tromsö anlangten.

Am 23. Juli verkündete die plötzliche Abnahme der Temperatur und trübes, regnerisches Wetter die Nähe des erst weit nördlicher erwarteten Eises; wirklich kam es auch schon am 25. Juli abends unter $74^{\circ} 15'$ nördl. Br. in Sicht.

* Unter den Teilnehmern der Expedition befand sich auch ein Maschinist namens Otto Krisch (= Kříž) aus Palkovic bei Kremsier in Mähren, der am 16. März 1874 auf $79^{\circ} 51'$ nördl. Br. und $58^{\circ} 56'$ ö. L. im Alter von 29 Jahren starb, wie ein in seinem Geburtsort errichtetes Denkmal beweist. Krisch hinterließ ein in tschechischer Sprache geführtes Tagebuch der Reise, das später sein Bruder veröffentlichte. §.

12. Im Eis eingefroren.

Als wir am 26. Juli unsern Kurs in nordöstlicher Richtung verfolgten, begann das Eis dichter zu werden und wurde am 8. August nachmittags in $75^{\circ} 22'$ nördl. Br. rings um uns dermaßen dicht, daß wir genötigt waren, unsere Zuflucht zur Kraft des Dampfes zu nehmen. Mühsam preßte sich der „Segetthoff“ durch dichte Schollen und erreichte um Mitternacht offenes Wasser. Der Kessel wurde wieder abgeblasen.

Die nächsten Tage kamen wir mühsam vorwärts, immer geringer wurde das fahrbare Wasser; schließlich mußten wir das Schiff an einer Scholle festmachen. Das Eis drängte von allen Seiten heran, und bald gab es kein Wasser mehr um uns: niemals wieder sollten wir unser Fahrzeug darin sehen!

Die uns einschließenden Eismassen bestanden nur aus kleinen Schollen, weshalb wir hofften, daß heftige Ostwinde sie bald wieder zerstreuen würden. Jedoch das Gegenteil trat ein; denn tiefe Temperaturen, Windstille und Schneefälle verbanden die Bruchteile des Eises immer mehr und ließen sie binnen wenigen Tagen zu einer einzigen festen Scholle erstarren, in deren Mitte das Schiff unbeweglich festgehalten wurde. Unbeschreiblich eintönig war diese Umgebung; sie bestand in einer reizlosen weißen Fläche. Das wenige Meilen ferne Bergland Nowaja Semljas war mit frischem Schnee bedeckt.

So war es zur Unmöglichkeit geworden, die sibirische Küste noch in diesem Jahre zu erreichen. Selbst für den Fall, daß wir bald wieder frei würden, mußte es sehr schwierig sein, einen Winterhafen auf Nowaja Semlja aufzusuchen.

Immer kürzer wurden die Tage, immer glühender ging die Sonne unter, umringt von roten Dunstmassen hinter Barrieren schwarzblauen Eises; immer tiefere Dämmerung folgte ihrem Verschwinden. Am 29. September kam ein Schneezeisig von Nowaja Semljas Küste nach dem einsamen Schiff im fernen Eismeer hingeflogen, doch nur, um einige Male auf dem Deck herumzuhüpfen, uns durch seine Stimme zu erfreuen und dann wieder zu verlassen. Nur vereinzelt Möwen ließen sich noch blicken, wenn sie die Wasserplätze unserer Umgebung besuchten. Im kurzen Flügelschlag über der Spitze eines Mastes schwebend, sahen sie starr auf uns herab, und mit einem heiseren Schrei zogen sie pfeilschnell dahin nach Süden. Etwas Wehmütiges lag in diesem Abzug der Vögel. Alle Geschöpfe schienen dem langen Schattenreich enteilen zu wollen, das uns bevorstand.

Um unsere Aufmerksamkeit von der furchtbaren Gleichförmigkeit unseres Gefangenenlebens durch eine Beschäftigung in freier Luft abzulenken, waren wir darauf verfallen, Häuser aus Eis rings um das Schiff zu erbauen, während sich später sogar ein Kohlenhaus neben dem Schiff erhob. Geistige Beschäftigung ausgenommen, gab es fast keine andere Anregung mehr als kleine Streifzüge eine Seemeile weit mit sämtlichen Hunden über das getürmte Eis. Mit zwei kleinen Schlitten zogen wir gewöhnlich aus, wenn der Mond nicht schien, die Gewehre schußbereit in der

Hand; denn wegen der Finsternis und dem gänzlichen Mangel ebener Flächen mußten wir vor Bären sehr auf der Hut sein. Fuhr ich allein mit den Hunden aus, behielt ich sogar den Hahn des Gewehres gespannt. Eine geringe Entfernung genügte, um nichts mehr vom Schiff zu sehen; nur die genaue Beobachtung unserer Fußstapfen im Schnee gestattete, sich zu orientieren und den Rückweg zu erkennen. Solche Ausflüge hatten aber noch eine andere Gefahr — die des Abgeschnittentwerdens durch die Trennung der treibenden Schollen. In wilder Hast über das prasselnde, unter den Füßen federnde Eis hinweg eilten die Gespanne über ausgedehnte Wacken jungen Eises, wenn es der vorrückende Wall der Aufeinandertürmung dröhnend aufrollte. Auch die Hunde waren sich der Unsicherheit junger Eisbahnen bewußt; sie betraten sie nur voll Scheu und gezwungen.

Der Dezember kam, doch ohne die Lage zu verändern. Immer einsamer ward unser Leben — es gab keinen sinnlich wahrnehmbaren Wechsel der Tage mehr, nur ihre Aufeinanderfolge und eine einzige Unterscheidung der Zeit, die vor und nach dem Essen und die des Schlafes.

Bloß das Eis teilte die allgemeine Ruhe und Erstarrung nicht. Unermülich war es in seinen Drohungen; kein Tag verlief ohne Bewegungen. Am 20. Dezember besprachen wir während des Mittagmahls die bevorstehende Feier des Weihnachtsfestes im Kohlenhaus, als uns, wie schon so oft, wieder eine Eispressung überraschte; aus dem Schiff ins Freie eilend fanden wir, daß das Kohlenhaus durch das Aufbrechen der Scholle eben eingestürzt sei. Wir hatten dort wertvolles Material für den Fall niedergelegt, daß das Schiff in einer Eispressung verlorenging. Hastig suchten

wir soviel als möglich zu retten und schafften es in die Nähe des Schiffes. Unhaltende Kälte verband das zertrümmerte Eis immer wieder für die kurzen Fristen der Ruhe; wie rasch sich die Eisdecken bildeten, zeigte eine Stelle, welche vom 30. Oktober bis 20. Dezember die Dicke von 85 Zentimeter erreichte.

Die täglichen Temperaturminima des Dezember verhielten sich fortgesetzt unter -26° R; das Monatsmittel betrug -24° R und die größte Kälte maßen wir am 26. Dezember mit -29° R. Nur wenige Tage vor Weihnachten stieg die Temperatur etwas unter -20° R. Bemerkenswert ist es, daß die tieferen Temperaturen den vorherrschenden Südostwinden angehörten, während sie durch nördliche Winde erhöht wurden.

13. Weihnachten und Silvesterabend 1872 in der Eiswüste.

Weihnachten war gekommen, die Zeit, wo in der fernen Heimat Tannenscharen ihre schneebelasteten Fächer tragen, und mit diesem Feste, wie überall, die Erinnerung an die Tage der Jugend, der Familie und an die abwesenden Freunde. Nur vorübergehend beunruhigte uns mittags eine Pressung des Eises. Ein ausgewähltes köstliches Mahl vereinte uns sowohl am Heiligen Abend als auch am Christtag; jeder Bewohner der Kajüte erhielt eine ganze Flasche wirklichen Weines. Die Mannschaft erhielt eine halbe Flasche wirklichen, nebst einer Viertelflasche künstlichen

Weines, außerdem einen Grog von solcher Milde, daß ihn jeder Säugling hätte trinken können. Stockfisch, ein langaufgesparter Bärenbraten und Nüsse trugen als seltene Gaben in ihrer Weise dazu bei, die Fröhlichkeit zu erhöhen, welche an diesem Tag selbst den Dürftigsten belebt. Auch die sonst unersättlichen Hunde wurden diesmal satt, so daß sie das Gebotene zuletzt hinaustrugen und im Schnee verscharrten. Eine Kiste mitgenommener Geschenke ward verlost; große Freude erfüllte die, welche eine Flasche Rum oder einige Zigarren gewannen.

Kein Anlaß befriedigenden Rückblickes war für uns der letzte Tag des Jahres 1872; nur an Enttäuschungen reich war sein Verlauf. Voll bitterer Ironie fiel jeder Vergleich zwischen der Wirklichkeit und den gehegten Erwartungen aus. Mittags scheuchte uns eine vorübergehende Eispressung auf, und wir eilten auf Deck, um unsere gewöhnlichen Vorbereitungen zu treffen. Ungeört jedoch verlief der Abend, und in heiterer Geselligkeit erwarteten wir die erste Stunde des neuen Jahres. Mit einer Flasche Champagner, die wir von zweien noch besaßen, wollten wir seinen Eintritt mit den Hoffnungen begrüßen, womit man jeder Wendung im Leben begegnet.

Der Tiroler Klotz war beauftragt, diese Flasche im großen Eisgefäß außerhalb des Schiffes zu kühlen. Allein er setzte sie vier Stunden lang einer Temperatur von -23° R aus, und als er sie hereinbrachte, war sie zersprungen und völlig gefroren. Mitternachts brachte uns die Mannschaft ein Ständchen; dann zogen wir aus, gingen rund um das Schiff, und seine flimmernden Taue erglühten in der schwarzblauen Nacht im Licht unserer Leerfaßeln.

Ein leuchtender Saum umgab die Frosthülle der pelzgekleideten Männer; grell fiel der rotgelbe Schein auf das getürmte Eis, dessen Zerklüftung uns verkündete, daß seine Gewalttaten nur einen kurzen Stillstand kannten.

Auch unserer Hunde wurde gedacht; einzeln durften sie in die Kajüte hinabsteigen, das beständige Ziel ihrer Sehnsucht. Die armen Tiere waren beim Anblick unserer Lampen-sonne so geblendet, daß sie diese für wirkliche Sonne halten mochten; bald aber war ihre Aufmerksamkeit ausschließlich auf die Fülle köstlicher Überreste des Mahles gerichtet, und dieser Anblick schien ihre Vorstellungen von den Wundern der Kajüte vollständig zu befriedigen.

Dahingegangen war also wieder ein Jahr in den Schoß der Zeit. Mit Ernst in die Zukunft spähend, sahen wir Kurzsichtigen die Erfüllung unserer Wünsche nur in der Erlösung von unserer Scholle. Kapitän Carlsen schrieb in der pietätvollen Weise der Eismeersfischer in das Logbuch: „Wir wünschen, daß Gott mit uns sei im neuen Jahre; dann kann nichts gegen uns sein.“ Dieses neue Jahr aber wiederholte in seinem glücklichen Verlauf die ewige Wahrheit, wie das Schicksal unergründliche Wege wandelt voll drohender Anzeichen und glücklicher Lösungen, und von der Torheit, die Bahn unserer Wallfahrt nach unserm Sinne vorzuzeichnen. Nur die Sonne dieses neuen Jahres, die sich später strahlend über die neuen Länder erheben sollte, sie stand noch tief unter dem Horizont; bloß 9 Minuten war sie in der Zeit vom 21. Dezember bis zum 28. Dezember über den südlichen Wendekreis emporgestiegen. Bis zum 6. Januar sollte sie sich weiterhin um 1°, bis zum 18. Januar um 3° und bis Ende Januar um 6° erheben.

14. Bärenbesuche.

In jeder Hinsicht verfloß der Januar 1873 launenhaft und unberechenbar. In den ersten beiden Wochen sank die Temperatur mehrmals bis unter -30° R, und einige Tage später war das in der Schale ausgefetzte Quecksilber zur festen Masse gefroren.

Die Bären hatten sich in den letzten Wochen in bedauerlicher Entfernung von uns gehalten; erst am 12. Januar wagte sich ein großer Bär ($2\frac{1}{2}$ Meter) bis auf zehn Schritt Entfernung vom Steuerbordsfallreep heran. Er fiel von vielen Explosionskugeln getroffen; allein seine Kraft und Zähigkeit war so groß, daß er selbst nach den schwersten Verwundungen noch zu laufen vermochte. Aus diesem Beispiel zogen wir wieder die Lehre, wie wichtig es für den einzelnen Jäger ist, des Schusses derart sicher zu sein, daß er seinen Feind mit einer Kugel entweder tötet oder doch kampfunfähig macht.

Die Jagden vom Deck aus geschehen stets mit wechselseitiger Übereilung und Munitionsverschwendung; in Fällen, wo wir alle anwesend waren, wurden zuweilen auf einen Bären 30 bis 50 Schüsse abgegeben. Sofort, nachdem der Bär zum letztenmal hingestürzt war, wurde er von unsern Hunden Matotschkin und Gumbu angegriffen. Auf dem Rücken des erlegten Feindes begannen sie um das Vorrecht dieses Platzes zu raufen und es sich solange darauf bequem zu machen, bis Carlsen seine pietistischen Bedenken wegen der Entweihung des Sonntags überwunden hatte und die

Sektion des Bären begann, wobei die Hunde dann wie gewöhnlich, im Kreise geschart, zusahen. Der Magen des Bären enthielt Tran, Haare und Speisereste und zeigte, daß diese Tiere zu allen Jahreszeiten sowohl wanderungs-, als auch ernährungsfähig sind.

Schmerzlich hingegen war für uns der Verlauf einer Bärenjagd am 29. und 30. Januar. Um 10 Uhr abends hatte sich ein Bär bei völliger Finsternis dem Schiff genähert; mit der Behendigkeit eines Tigers war er auf Sumbu losgeeilt. Allein dieser entkam ihm geschickt und lockte durch sein Gebell den wachhabenden Maschinisten Krisch herbei, der den Bären auf etwa 3 Meter Entfernung vom Deck aus verwundete, worauf dieser entlief. Der Lärm hatte noch etliche von uns zur Stelle geführt; bei völliger Finsternis und tiefem Schnee begann nun eine nutzlose Verfolgung, der ich mich anschloß, weil ich bemerkt hatte, daß Matotschkin dem Bären gefolgt war. Die Verfolgung ward in dem herrschenden Schneetreiben und durch schneeverhüllte Schluchten immer schwächer; zuletzt befand ich mich mit dem Matrosen Palmich allein. Wir sahen und hörten nichts mehr; nur dann und wann noch schlugen einzelne Klagelaute an unser Ohr. Wir beschleunigten unsere Schritte, oder vielmehr unser Hindurchschwimmen durch dichte Fluten wirbelnden Schnees; endlich sahen wir im Zwiellicht unserer Laterne Matotschkin heulend am Boden liegen und den Bären wenige Schritt zur Seite, umschwärmt von Sumbu, der ihn in den Fuß biß, sooft er sich in Bewegung setzen wollte. Augenscheinlich war Matotschkin dem Bären zu dicht und unvorsichtig gefolgt, dann angegriffen und weggeschleppt worden. Nur eiliges Vordringen konnte

den Hund retten; Schüsse wären nur in unmittelbarer Nähe wirksam gewesen, weil man das Korn eines Gewehres im Anschlag selbst beim hellsten Mondschein noch immer nicht sah. Doch alle Anstrengungen waren vergeblich. Der Bär hatte den Hund abermals weiter fortgeschleppt und ein Windstoß unsere Laterne ausgelöscht, so daß wir die Unmöglichkeit erkannten, mit unserm Feind Schritt zu halten. Aus der trüben Nachtluft brachte der Wind das Klagegeheul des sterbenden Tieres. So sehr wir diesen Ausgang beklagten, wir konnten ihn nicht hindern; es blieb uns nichts als die Rückkehr zum Schiff übrig.

Als es am folgenden Tag gegen Mittag hinreichend hell war, zogen Schiffsleutnant Brosch, die Tiroler und ich hinaus, nach dem Schicksal des geraubten Hundes zu forschen. Wieder herrschte Schneetreiben, und die Luft war trübe. Der Schnee war weich und tief, so daß wir oft hinsielen oder versanken. Bald waren wir schneeweiß und mit einer Eisrinde überdeckt. Nach ermüdender Wanderung trafen wir eine blutige Spur, die je nach der Gegenwehr des Hundes ungleich deutlich zu erkennen war. Sumbu folgte ihr voraus, während ein zweiter Hund vorsichtig bei uns blieb. Nachdem wir etwa eine drittel Meile gegangen waren, kam Sumbu aufgeregt zurück und lief dann heftig bellend wieder voraus. Zuletzt hielt er zur Seite einer hohen Eisgruppe. Mit herausforderndem Bellen sprang er immer wieder in der Richtung darauf zu. Kein Zweifel, daß sich der Bär hinter ihr befand und daß Matotschkin hier sein trauriges Ende gefunden hatte. Wir beschleunigten unsere Schritte und machten die Gewehre schußbereit. Als wir uns der Eisgruppe auf etwa zwanzig Schritt genähert,



Eine Eispressung. (S. 67.)



Der „Tegetthoff“ driftet im Packeis. (S. 68.)



Überfall von drei Eisbären. (S. 77.)

trat ein Bär anscheinend verwundet hinter ihr hervor. Mehrere Schüsse fielen; der Bär stürzte, raffte sich wieder auf und schleppte sich mit zerschmettertem Rückgrat fort, einem Walroß gleich, mit erstaunlicher Behendigkeit auf den Vorderfüßen und die Hinterbeine nachziehend. Erst nach zwei weiteren Schüssen mit Explosionskugeln lag er tot vor uns. Wir hatten Matotschkin gerächt, dessen Leiche nachher wirklich hinter der Eisgruppe gefunden wurde. Er lag auf dem Rücken, der Kopf war im Schnee vergraben, der Bauch aufgerissen, sein Inhalt verstreut oder verzehrt. Eine tief eingedrückte Schneegrube in unmittelbarer Nähe des Hundes wies darauf hin, daß der Bär die vergangene Nacht hier sorglos geschlafen hatte. Er war über 2 Meter lang und wurde durch herbeigeholte Mannschaften in Stücke zerlegt und zum Schiff gebracht.

Am 17. Februar wurde wieder ein Bär von etwa 2 Meter Länge im nächsten Umkreis des Schiffes erlegt. Am 19. Februar abends verscheuchten ungeübte Jäger einen zweiten, und am 20. Februar wurde abermals ein Bär gefehlt und entkam. Palmich und die beiden Tiroler liefen ihm bei — 32° R und Wind nach. Palmich kam schon nach kurzer Zeit mit erfrorenem Gesicht zurück, die beiden andern erst nach mehreren Stunden. Sie hatten sich die Füße so erfroren, daß der zweite Grad des Erfrierens eingetreten war. Es fehlte wenig, so hätte sich eine Amputation nötig gemacht. Stundenlang mußten die Füße mit Schnee gerieben werden, bis das Gefühl zurückkehrte. Dann trafen heftige Schmerzen ein, faustgroße Frostbeulen und zahlreiche Blasen entstanden, die erst durch fortgesetzte Eismschläge nach mehreren Tagen geheilt wurden.

15. Eispressungen in der Polarnacht.

Verhältnismäßig gering gegen den quälenden Gedanken unserer Gefangenschaft war die Bedrohung unseres Daseins, wenn sie gleich die furchtbare Form der Eispressungen gewählt hatte. Fast täglich erfuhr unser Schiff die Angriffe des Eises, und auch die Stunden ihres Stillstandes waren von ihren Drohungen begleitet. Mein Tagebuch verzeichnet eine lange Reihe dieser Beunruhigungen, vorzugsweise im Januar 1873.

Die Pausen selbst waren mit einem fortwährenden Flüstern, Zittern, Beben oder Krachen im Holz erfüllt, und die lange Dauer dieses Zustandes bereitete uns ein Leben, dessen geistige Dualen den furchtbarsten Höllenschilderungen entsprochen hätten.

Am 3. Januar war es ein grauennerregendes Brüllen, das so lange währte, bis selbst das älteste Eis zersprungen war; die Pressung war so stark, daß sich die Luke des großen Raumes etwas verschob. Am 4. Januar dauerten die Pressungen fast den ganzen Tag; am 22. Januar überboten sie an Furchtbarkeit alles bisher Erlebte. Eben als wir aufstanden, ertönte ein entsetzliches Krachen; dann folgten schwächere Pressungen. In der Kajüte hörten wir ein tiefes Brüllen; das Beben glich dem eines Dampfkessels unter großer Spannung, auf Deck aber empfing uns ein pfeifendes Geheul des Eises; zu unserm Entsetzen überzeugten wir uns von der ungeheuren Gewalt dieses Angriffes. Das Eis hatte sich zehn Schritte achter des Schiffes in einem Augenblick zu Bergen emporgedrückt, deren Höhe man nicht sah,

sondern nur aus dem Rasseln der Blöcke dicht oberhalb des Schiffes vermuten konnte. Unter größter Schwierigkeit wurden die Boote, die wir der Vorsicht halber auf das Eis geschafft hatten, in der Finsternis näher an Bord gebracht, 1000 Pfund Fleisch, 300 Pfund Pemmikan und 300 Erbswürste steuerbord des Schiffes geschafft; die ausgesetzten Kohlen dagegen konnten nur zum Teil gerettet werden. Ein Segelzelt war verschlungen, unser Wasserloch durch die Pressung verschoben worden. Erst nach manchem Fehlgriff fanden und durchdrangen wir eine dünnere Platte und erreichten das Wasser.

Am 26. Januar nachts rissen uns abermals wütende Pressungen aus dem Schlaf; binnen einer halben Stunde war alles bereit, das Schiff zu verlassen, das sich vorn bereits emporhob. Ich glaube, daß es manchen gab, der bei dem furchtbaren Getöse wünschte, das Schiff möchte endlich zerdrückt werden, um der endlosen Qual eines solchen Bereitschaftszustandes zu entgehen.

Im April begannen wir mit Arbeiten, die die Ausgrabung des Schiffes bezweckten. Mitte Mai umringten uns dunkle Nebelbänke nach andauernden heftigen Winden. Ende Mai begann sich das Schiff langsam zu setzen; das Wasser stieg am Vordertheil zwischen dem Eis und dem Schiffskörper empor. Allmählich aber gewannen wir die Überzeugung, daß diese geringen Veränderungen unserer Haft nicht hinreichen würden, uns zu befreien und daß wir versuchen müßten, die uns umgebenden Bande zu lockern, sei es auch nur, um durch Tätigkeit die trüben Aussichten in die Zukunft zu bannen. So folgte nun ein durch die Monate Mai, Juni, Juli und August fortgesetztes Graben,

Sägen und Sprengen an unserer Scholle, eine Arbeit, an der eine Zeitlang die gesamte Besatzung des Schiffes mit Ausnahme der Kranken und des Koches teilnahm; sie mahnte uns täglich an die Ohnmacht, mit der der Mensch den Kampf gegen die Natur aufnimmt.

Mitte Juni überzeugten wir uns endlich, daß es wegen der Stärke des Eises unmöglich sei, die zweiundzwanzig fast rings um das Schiff gegrabenen Löcher durch Sägeschnitte zu verbinden; von nun an wurden die Arbeiten auf die Herstellung eines Bassins in der Nähe des Vorderstevens beschränkt. Wenn wir gleich die Unmöglichkeit erkannten, das auf einem Berg ruhende Schiff aus seiner Haft zu erlösen, so hofften wir doch, daß eine gewaltsame Zerstörung unserer Scholle durch dieses Bassin erleichtert und der „Segetthoff“ dann von selbst in seine normale Lage zurückkehren würde.

Unter solchen Eindrücken schwand allmählich unsere Hoffnung. Unser Leben auf dem geringen Raum einer Scholle hatte vollkommen den Charakter genügsamer Insekten angenommen, die ein Baumblatt bewohnen und keinen Anlaß haben, auch nur die Ränder desselben kennenzulernen. Ausflüge von ein bis zwei Seemeilen galten als Züge besonderen Unternehmungsgeistes.

16. Neues Land in Sicht.

Der Sommer war zu Ende. Er hatte uns Befreiung verheißen, geduldig hatten wir seinem Wirken geharrt. Mit trauriger Entsagung aber sahen wir jetzt einem zweiten Winter entgegen.

Ein denkwürdiger Tag war der 30. August 1873 (in 79° 43' Breite und 59° 33' Länge); er brachte eine Ueber- raschung, wie sie nur in der Wiedergeburt zu neuem Leben liegt.

Es war um die Mittagszeit, da wir, über die Bordwand gelehnt, in die flüchtigen Nebel starrten, durch die dann und wann das Sonnenlicht brach. Eine vorüberziehende Dunst- wand enthüllte plötzlich rauhe Felszüge fern in Nordwest, die sich binnen wenigen Minuten zu dem Anblick eines strah- lenden Alpenlandes entwickelte! Im ersten Augenblick stan- den wir alle gebannt und voll Unglauben da; dann brachen wir, hingerissen von der unverscheuchbaren Wahrhaftigkeit unseres Glückes, in den stürmischen Jubelruf aus: „Land, Land, endlich Land!“

Im Nu hatte sich die Nachricht der Entdeckung ver- breitet. Alles war auf Deck geeilt, um sich mit eigenen Augen Gewißheit darüber zu verschaffen, daß wir ein un- entreißbares Ergebnis unserer Expedition vor uns hatten. Zwar nicht durch unser eigenes Hinzutun, sondern nur durch die glückliche Laune unserer Scholle und wie im Traum hatten wir es gewonnen. Doppelt schmerzlich fiel unser Blick zugleich auf unsere unaufhaltsam dahinziehende Scholle, auf die Abhängigkeit von ihrer Willkür, auf den fehlenden Winterhafen, von dem aus allein das Land mit Sicherheit hätte erforscht werden können. Zur Zeit lag jedoch ein Betreten des Landes außer dem Bereich jeder Möglichkeit; wer die fragende Scholle verlassen hätte, wäre abgeschnitten und verloren gewesen; nur unter dem Ein- druck der ersten Aufregung waren wir über unser Eisfeld dahingeeilt, obgleich wir wußten, daß unzählige Sprünge uns das Land unnahbar machten! Am Rand unserer

Scholle angelangt, etwa vier Meilen von dem Schiff' und fünfzehn Meilen von der nächst gelegenen Küste entfernt, spähten wir von einer Anhöhe aus nach den Gliedern, Bergen und Gletschern des rätselhaften Landes. Seine Täler dachten wir uns damals mit Weiden geschmückt und von Renttieren belebt, die im ungestörten Genuß ihrer Freistätte weilen, fern von allen Feinden.

Jahrtausende waren dahingegangen, ohne Kunde von dem Dasein dieses Landes zu den Menschen zu bringen. Und jetzt fiel einer geringen Schar fast Aufgegebener seine Entdeckung in den Schoß — als Preis ausdauernder Hoffnung und standhaft überwundener Leiden —, und diese geringe Schar, die die Heimat bereits zu den Verschollenen zählte, war so glücklich, ihrem fernen Kaiser dadurch zu huldigen, daß sie dem neuentdeckten Land den Namen

Kaiser-Franz-Joseph-Land

gab.

Aus eisernen Kaffeeschalen hatten wir auf Deck mit rasch bereitetem Grog ein Hoch auf den Herrscher getrunken und unser Schiff beslaggt. Alle Sorge schwand für jetzt, mit ihr auch die tatenlose Gleichförmigkeit unseres Lebens. Es gab keinen Tag, keine Stunde mehr, in der dieses geheimnisvolle Land nicht unsere Aufmerksamkeit völlig erfüllte, und die Frage, ob dieser oder jener Vorsprung in nebelgrauer Ferne ein Berg, eine Insel oder ein Gletscher sei, beherrschte unsere Gespräche. Noch vergeblicher aber war unser Bemühen, das Rätsel von der Größe des vor uns liegenden Landes zu lösen. Von der zuerst gesehenen Berghöhe (Kap Tegetthoff*, — sein erstes Denkmal!) angefangen, bis zu

* Nach dem damaligen österreichischen Admiral genannt.

seinen umflorten Umrissen im Nordosten, besaß es etwa die Ausdehnung eines Breitengrades; da aber seine südlichsten Teile in großer Entfernung von uns lagen, war es unmöglich, uns auch nur ein annäherndes Bild der Gestalt des ganzen Landes zu machen. Die Eisberge, die wir im Lauf der letzten Wochen in wachsender Zahl angetroffen hatten, fanden nunmehr ihre sehr natürliche Erklärung. Sie zeugten von der Ausdehnung des Landes und seiner mächtigen Begleitscherung.

Ende August und Anfang September trieben uns Nordwinde etwas nach Süden hinab, so daß wir das Land in wechselnden Umrissen von abnehmender Schärfe erblickten. Ende September aber wurden wir wieder nach Nordosten geführt und erreichten $79^{\circ} 58'$ nördl. Br., die höchste Breite, bis zu der der „Segetthoff“ mit seiner Scholle getrieben wurde. In Entfernung von zwölf Seemeilen erblickten wir jetzt eine Inselgruppe, die Hochstetterinseln, vor uns. Deutlich erkannte man ihre Felszüge, und günstiger als je vorher schien die Gelegenheit, das Land durch einen Gewaltmarsch zu erreichen. Vielleicht war es die einzige und zugleich letzte Gelegenheit, die sich uns bot; denn nur zu begründet war die Befürchtung, daß uns die Winde binnen kurzer Zeit wieder außer Sicht des Landes treiben würden. Etwa sechs Mann verließen die Scholle des „Segetthoff“ und vertrauten sich dem Zufall an, den die Bewegung des aufgeworfenen Eises barg. Überall lagen Bilder der Zermalmung; die Ostwinde der letzten Tage hatten alles Eis ans Land gedrängt, die dadurch entstandenen Pressungen den Umkreis unserer Scholle zerstampft und diese selbst in hohem Maß verkleinert. Mit ungestümer Hast eilten wir

über die ächzenden Trümmerwälle des treibenden Eises, und so groß war unser Eifer, daß wir selbst das wiederholte Einbrechen des einen oder andern völlig unbeachtet ließen.

Das Land wollte jeder erreichen, das Land, das uns nichts bot, als die Gefahr des Abgeschnittenwerdens! Schon hatten wir etwa die Hälfte des Wegs zurückgelegt, und längst war das Schiff unsern Blicken entschwunden; da kam Nebel, hüllte alle Glieder des ragenden Eises ein, und gleich hohen Bergen dämmerten seine Gerüste durch die trübe Luft. Und da wir auch von dem Land nichts mehr sahen, so blieb uns nichts übrig, als umzukehren und zurück durch das dampfende und rassellnde Chaos den Weg zum Schiff zu suchen. Eine geringe Hilfe nur war der Kompaß; als wir innerhalb der Barrieren frischgebrochenen Eises unsere Spur verloren, war auch unsere Orientierung dahin, weil sie nicht von allgemeinen Richtungen abhing, sondern von der genauen Kenntnis des Auswegs und des Pfades, der uns bis hierher geleitet hatte. Wir hatten eine falsche Richtung eingeschlagen und dabei beharrt, obgleich Jubinal, der Pfadfinder, immer wieder bellend zurücklief und sich, im Nebel zu einem Ungeheuer vergrößert, der Gefahr aussetzte, für einen Bären gehalten zu werden. Was alle Weisheit von uns sechs nicht vermocht hatte, das gelang dem Instinkt des Tieres; als wir ihm nach erschöpfenden Anstrengungen endlich unsere Führung überließen, brachte er uns wirklich auf den alten Weg und nach dem Schiff zurück.

17. Bärenjagden.

Keine der früheren Nordpolexpeditionen hat so mannigfache Berührungen mit Eisbären gehabt, als die österreichisch-ungarische. Wir haben sie als die nie rastenden Wanderer des Eismeeres kennengelernt, als Geschöpfe, denen dieses selbst, in völliger Unabhängigkeit vom Land, als Heimat gilt. Wir haben sie in ihren Winterhöhlen am Land belauscht und die Kastlosigkeit erfahren, womit der männliche Bär selbst im Winter umherirrt und so der üblichen Annahme eines Winterschlafs Hohn spricht. Kaum irgendein anderes Tier gleicht ihm durch die Fähigkeit, den Hunger zu ertragen, sogar während großer Anstrengungen.

Selbst in ungeheuren Entfernungen vom Land stießen wir auf Bären; sie waren gänzlich ohne Fett, offenbar wochenlang mit leerem Magen unter den drückendsten Nahrungssorgen umhergewandert. Keine Entfernung scheint diesen Tieren zu groß; ihre Gewandtheit, über getürmte Eisschollen zu laufen, gleicht der, womit ein Hase über Fluren setzt. Wenngleich die Eisbären das ganze arktische Gebiet zu ihrem Jagdrevier machen können, so scheinen sie sich doch untereinander an gewisse Gegenden oder Meeres-
teile zu binden. Der männliche Eisbär verläßt das Weibchen bald nach der Paarungszeit und überläßt ihr die Sorge für die Familie; daher geschieht es auch, daß Rudel fast immer nur aus dem Weibchen und ihren Jungen bestehen. Die Paarungszeit scheint nicht so sehr wie bei andern Tieren

an eine bestimmte Frist gebunden zu sein; fast das ganze Jahr hindurch begegneten wir sehr jungen Tieren.

Siebenundsechzig Bären haben wir erlegt und verzehrt, weit über hundert gejagt oder überhaupt getroffen. So könnten wir uns auf Grund unserer Erfahrungen für befugt halten, über den Charakter dieser Tiere ein abschließendes Urtheil zu fällen. Aber bei der zweiten deutschen Nordpol-Expedition in Grönland haben wir widersprechende Wahrnehmungen gemacht, so daß anzunehmen ist, daß die Eisbären der einzelnen arktischen Gebiete streng voneinander verschieden sind, und zwar sowohl hinsichtlich ihrer Kraft und Größe, als auch ihrer Wildheit. Dies allein erklärt die sich widerstreitenden Berichte über ihren Charakter, der bald als feige, bald als wild und raubgierig geschildert wird. Die übertriebene Vorstellung ihrer Gefährlichkeit hat sich seit der Expedition von Barentz, 1596, erhalten, bei der zwei Mann von ihnen zerrissen und die Besatzung selbst am Schiff wiederholt aufgesucht und angegriffen wurde.

In Grönland hatten wir gelernt, ihre Angriffslust als unberechenbar aufzufassen; einzelne kühne Angriffe auf Menschen hatten uns vorsichtig gemacht, und ebenso trug ihre ungeheure Größe (2 bis 3 Meter) dazu bei, unsere Achtung vor ihnen zu steigern. Die Eisbären in dem Gebiet zwischen Nowaja Semlja und dem Kaiser-Franz-Joseph-Land waren hingegen nicht nur bedeutend kleiner als die grönländischen (1½ bis 2 Meter), sondern die Jagd auf sie fand auch in der Regel in einer Weise statt, die uns ohne weiteres völlige Sicherheit verbürgte.

Mit Ausnahme der Bären, die uns später auf den Schlittenreisen zur Beute fielen, wurden sie vom Schiff aus

oder in dessen unmittelbarer Nähe gejagt. Dies erklärt auch die große Bedächtigkeit und die vielen Umwege, womit sie sich der fremdartigen Erscheinung des Schiffes näherten.

So oft ein Bär sich in der Nähe des Schiffes zeigte, entstand ein allgemeiner Aufruhr, aus dem erst mit der Zeit ein gewisses herkömmliches Vorgehen sich bildete. Die Wache stampfte mit dem Fuß auf das Deck, und wer sich im Innern des Schiffes befand, eilte auf dieses verabredete Zeichen hinauf zur Jagd. Da nur Schiffsleutnant Weyprecht und ich eigene Gewehre besaßen, war zunächst der Sturm auf die sieben besten Büchsen des Gewehrstandes voll Gefahren. Mit gespanntem Hahn, wagrechtem Gewehrlauf, zitternd vor Aufregung und Besorgnis, zu spät zu kommen, kroch, wer eine Waffe erbeutet, auf Deck umher, bis er einen Platz gefunden hatte, der eine gewisse Überlegenheit zu sichern schien. War der Bär bis auf etwa 80 Schritt herangekommen, so pflegte einer der besseren Schützen sein Gewehr abzurücken, worauf die übrigen seinem Beispiel folgten. In den meisten Fällen war der erste Schuß entscheidend und alles Nachfeuern von geringer Wirkung, sobald der Bär, nur leicht verwundet, sich zur Flucht wandte. Dagegen reichte selten ein Schuß, ihn zu töten; war er aber auch tot, immer kamen noch Nachzügler, die das nicht beachteten, um ihn aus unmittelbarer Nähe nochmals zu töten.

Darauf wurde die Beute zerlegt. Der Lungenbraten und die vier Schenkel wurden für die gemeinschaftliche Tafel aufgehoben, die Zunge fiel dem Doktor anheim, das Herz dem Koch, das Blut den Skorbutkranken, das Rückgrat und die Rippen den Hunden, allein nicht eher, bis

jeder noch zuvor etwa ein Pfund Fleisch für seinen eigenen Gebrauch in Abrechnung gebracht hatte. Die der Gesundheit schädliche Leber wurde ins Wasser geworfen; das Hirn gehörte der Offizierstafel, und das Fell wanderte in ein Faß, nachdem es vom Speck befreit, eingesalzen oder mit Maun abgerieben und gebleicht worden war, indem es einige Wochen auf dem Eise liegengelassen wurde.

Eine Begegnung mit einem Bären am 7. Juli war ein lehrreiches Beispiel von der ungeheuren Zähigkeit dieser Tiere und von der Gefährlichkeit, sich ihnen übereilt oder gar unbewaffnet zu nähern, wenn sie auch tödlich getroffen zu sein scheinen. Der Ruf: „Ein Bär“ hatte uns vom Mittagsmahl weggerufen; binnen wenigen Minuten standen etwa zehn Schützen hinter der Bordwand und einigen Eisgruppen verteilt. Der Bär, wie stets gegen den Wind kommend, näherte sich langsam und unentschlossen unter tausend Umwegen, für die wir nur die wichtigsten Vorwände entdecken konnten. Nur noch etwa 50 Schritte entfernt empfing er die Schüsse vom Schiffslieutenant Brosch und den Tirolern in die Brust. Auch in die Vordertagen getroffen, fiel er sofort hin und rollte sich brüllend über die Schneefläche fort. Als wir eilig zu ihm hinsprangen, schob er sich, stark blutend, doch mit unglaublicher Schnelligkeit und Wut, einer Schlange gleich, durch tiefen Schnee bis zu einer Eisgruppe, hinter der ihm Jäger Haller gegenüberstand. Von mir aus geringer Entfernung angeschossen, wandte er sich blitzschnell gegen mich, und obgleich er sich nur noch mit den Hinterfüßen vorzuschieben vermochte, kam er mir doch brummend so nahe, daß ich hastig mein Gewehr abdrückte. Da dieses jedoch versagte, suchte ich, durch

Seitensprünge ausweichend, mich zurückzuziehen und es wieder zu laden. So unerwartet rasch war jedoch seine Bewegung, daß er mich einholte, bevor ich wieder schußbereit war. Haller befreite mich aus dieser Verlegenheit, indem er den Bären aus ungefähr 60 Schritt Entfernung durch den Kopf schoß. Seine Länge betrug 2,30 Meter.

Bei einer späteren Seehundjagd sah ich plötzlich, daß drei Bären 80 Schritte entfernt in vollem Laufe hervorbrechen und auf mich losstürzen wollen. Flucht war unmöglich; sie hätte mit Preisgebung der Hunde geschehen müssen; diese selbst gerieten über ihre Meinungsverschiedenheiten in Aufruhr. Zum Glück hatte ich hastig mein Gewehr erreicht, den Schlitten trotz des Sträubens der Hunde umgekehrt, und auf den Knien über eine Lehne zielend, drückte ich in dem Augenblick ab, als der größte der heraneilenden Bären nur mehr an 20 Schritte entfernt war. In die Brust und durch Zufall sehr glücklich in die Lunge getroffen, stürzte er brüllend hin und war augenblicklich tot. Die andern zwei Bären aber ergriffen die Flucht und schwammen über den Kanal zurück; alles Nachfeuern und die Verfolgung durch die herbeieilenden Jäger blieb vergeblich. Die Hunde aber stürzten wütend auf die tote Bärin los und raupen ihr voll Zorn die Haare ihres Felles aus. Subinal und Gumbu hörten nicht eher zu bellen auf, bis sie den auf den Schlitten gewälzten Bären (2,10 Meter) zum Schiff gezogen hatten.

18. Beschluß, das Schiff zu verlassen.

Der Herbst des Jahres 1873 war ungewöhnlich mild, wenngleich stürmisch und trübe. Bis zum 20. September sank das Thermometer um einige Grad unter Null; ein paarmal regnete es auch noch. Der milde Charakter dieses Jahres stand vielleicht im Zusammenhang mit einem ungewöhnlichen Zurückweichen der Eisgrenze im Süden; möglicherweise war es aber auch nur eine Folge offenen Wassers, das während des Dahintreibens der Schollen vielleicht nahe von uns unter Land sich gebildet hatte. Dies wurde um so wahrscheinlicher, als das Land selbst nur selten sichtbar war und schwere Massen schwarzblauer Wolken, wie sie sonst südlichen Breiten eigentümlich sind, in der Regel darüber hingen. Häufige Schneefälle hüllten unsere Umgebung wieder in das intensive Weiß des Winters; Nebensonnen erschienen als die gewöhnlichen Vorboten des Schneetreibens, welches das Schiff mit hohen Schneewehen umringte.

Schon Anfang August hatten die zahllosen kleinen Seen auf dem Eis während der Nacht sich überbrückt, und mit Ende dieses Monats trugen sie uns auch während des Tages. Krachend zersprang ihr Spiegel, sobald die Temperatur plötzlich um einige Grade fiel, während die Zusammenziehung sich im Schiff durch häufige „Schüsse“ äußerte. Die Wacken waren mit Eisschleim überzogen, an ihren Rändern umsäumten sie tragfähige Decken. Das Schiff

ragte nun fast gänzlich unbedeckt aus dem Eis; sein Achter-
teil lag über 2 Meter über der natürlichen Wasserlinie,
etwa $4\frac{1}{2}$ Meter hoch erhob sich der Kumpf über die um-
gebende Schneefläche. Um die Verbindung mit dieser zu
erleichtern, waren wir genötigt gewesen, hohe Treppen aus
Eisstufen zu seinen beiden Seiten aufzuführen.

Seit dem 7. September waren die Arbeiten zur Be-
freiung des Schiffes eingestellt. Die Erfahrungen des ver-
gangenen Sommers hatten mächtig dazu beigetragen, alle
jene Gründe zu bestärken, die uns mit Rücksicht auf die Ge-
sundheitsverhältnisse und die geringen Erfolge eines länge-
ren Verweilens bestimmen konnten, unser hilfloses Fahr-
zeug im folgenden Sommer zu verlassen und die Rückkehr
nach Europa mit Schlitten und Booten zu versuchen.

Als am 15. Oktober der Schollendurchmesser nach allen
Richtungen hin nur mehr wenige hundert Schritte betrug,
vernahmen wir zum erstenmal wieder das im Holzwerk des
Schiffes dahinlaufende Knacken und Knistern, das so auf-
regend ist, da es die Erwartung auf ein plötzliches Auf-
brechen des Eises bis zur Unheimlichkeit spannt. Wieder-
gekehrt waren die Tage beständiger Aufregungen; der Be-
reitschaftszustand wurde erneuert, und jedermann füllte seinen
Rettungsack. Wenn wir vor der pochenden Gewalt des
vorrückenden Walles standen, sein Geheul vernahmen und
sahen, wie das bebende Eis in konzentrischen Sprüngen am
Schollenrand wich, sich erhob und hinübertrat in die klirren-
den Reihen unserer Dränger, so stand ein Bild schwerer
Kämpfe für die kommenden Tage der Finsternis vor unserm
Auge. Und was mochte das Ende sein? Das Land lag vor
uns, nach dem wir uns gesehnt hatten, aber sein Anblick

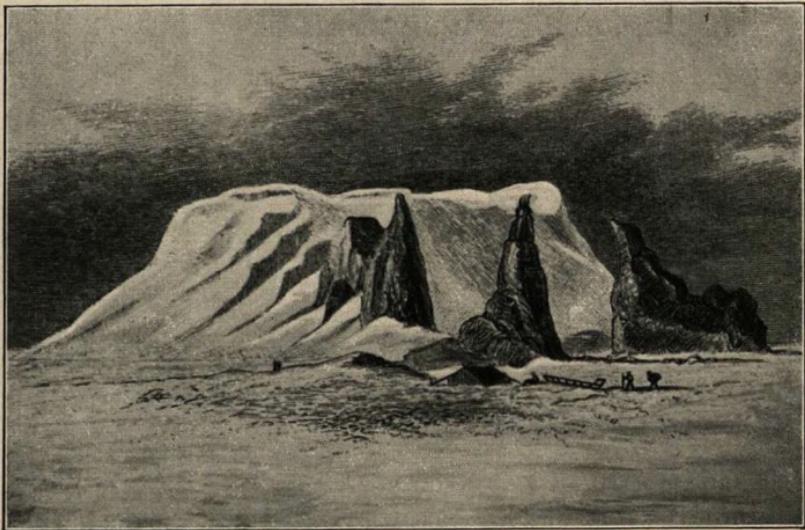
war eine Qual geworden; unerreichbar schien es zu bleiben, an seinem unwirklichen Gestade mußte unser Schiff in dem Kampfe zugrunde gehen, der ihm bevorstand. Wohin dann? Viele Pläne wurden laut; allein alle waren gleich unausführbar, nur aus dem Wunsch entstanden, sich dem Reich der Zermalmung zu entziehen. Sie waren unausführbar, ob sie nun der zeitigen Flucht vom Schiff weg, mit allem Fortschaffbaren nach dem nächsten Land hin, galten, oder dem Eingraben in einen feststehenden Eisberg.

Dieser Art waren die Ansichten, als wir am 31. Oktober einer vorgeschobenen Landmasse von geringerer Höhe auf etwa 3 Meilen nahe getrieben waren und uns in einem Umkreise von zehn Eisbergen von ansehnlicher Höhe befanden. Die Berge, oder wir selbst, oder beide Teile, trieben sehr rasch dahin, wie die Peilungen zeigten. Trieben die Berge, so mußten sie alle Eisfelder zersplittern, die ihnen im Weg standen. Ihre Schönheit wurde von der Gefahr ihrer Nachbarschaft überwogen. Wir befanden uns jetzt in $79^{\circ} 51'$ nördl. Br. und $58^{\circ} 56'$ ö. L. und sollten hier ohne Hafen den Winter verbringen!

Am 1. November vormittags (-22° R) lag das Land im Dämmerlicht in Nordwesten vor uns; die Deutlichkeit seiner Felszüge verkündete jetzt zum erstenmal, daß es erreichbar sein müsse, ohne durch zu langes Ausbleiben die Rückkehr zum Schiff zu gefährden. Alle Bedenken schwanden; voll Ungestüm und wilder Aufregung kletterten und sprangen wir über das zu Wällen getürmte Eis nach Norden. Die Wälle bestanden aus bis 15 Meter hohen Barrieren erst jüngst emporgepreßter Eisstücke. Daran stieß eine 2 Meilen breite Fläche von Jungeis, dessen Salzdecke, ungebrochene



Ein Nordlicht. (S. 87.)



Kap Legethoff. (S. 94.)



Zaninovich stürzt in eine Gletscherspalte (Kronprinz-Rudolf-Land).
(S. 113.)

Lage und geringe Mächtigkeit von nur 6 Zoll bewies, das noch kurz vorher offenes Wasser vorhanden gewesen sei. Über diese Fläche jungen Eises rannten wir dem Land zu. Als wir auch den Eisfuß überwunden hatten und es wirklich betraten, sahen wir nicht, daß es nur Schnee, Felsen und festgefrorene Trümmer waren, die uns umgaben, und daß es kein trostloseres Land auf der Erde geben könne, als die Insel, auf der wir standen; für uns war sie ein Paradies, aus diesem Grund erhielt sie den Namen Wilczekinsel*.

So groß war unsere Freude, das Land endlich erreicht zu haben, daß wir seinen Erscheinungen eine Aufmerksamkeit schenkten, die sie sonst nicht verdient hätten. In jeden Felspalt sahen wir hinein, berührten jeden Block; über jede Form waren wir entzückt; großmütig nannten wir die vereisten Hänge seiner Einschnitte Gletscher! Keine Frage aber lag uns im ersten Augenblick näher, als die seiner geologischen Beschaffenheit, und es war eine seltsame Überraschung, hier ganz genau dasselbe Gestein anzutreffen, das wir während der zweiten deutschen Nordpolexpedition auf den Penduluminseln kennengelernt hatten. Es bestand aus Dolerit, und sein Säulenbau verlieh den Gestaden der Wilczekinsel eine wunderbare Ähnlichkeit mit den Ufern von Griper-Roads und Shannon (E. Phillippp Broke).

Unbeschreiblich dürftig war die Vegetation; das Land schien ohne lebende Geschöpfe zu sein. Wie schmerzlich war es, daß wir dieses Land nicht einige Wochen vorher erreicht

* Benannt nach dem edlen österreichischen Förderer der Polarforschung, Grafen Hans Wilczek, der die Expedition Payers mit einer größeren Geldsumme unterstützte. 3.

hatten, um es selbst auf die Gefahr hin zu erforschen, das Schiff zu verlieren. Die Sonne war leider schon seit einigen Tagen untergegangen, das lange Reich der Nacht hatte wieder begonnen!

Erst am 24. Februar 1874 erschien die Sonne wieder am Horizont. Die Wiederkehr des Lichtes war diesmal die Erlösung aus einer 125 tägigen Nacht. Mit Spannung hatten wir dieser Wiederkehr geharrt und sie freudig begrüßt, wenn auch nicht mehr mit dem Ungestüm des verflossenen Jahres. Damals hatte uns der Anblick der Sonne allein genügt, da wir das Gefühl hatten, gleichsam aus der Hölle erlöst zu sein; jetzt galt uns die Sonne nur als Mittel zum Zweck: zum langersehnten Antritt jener Schlitzenreisen, deren Ziel die Erforschung des Kaiser-Franz-Joseph-Landes war. Der bloße Gedanke an die Möglichkeit neuer Entdeckungen versetzte uns in fieberhafte Ungeduld. Mehr als je fürchteten wir, das Schiff mit seiner Scholle könnte wieder dahintreiben, und die Ausführung unserer Pläne unmittelbar vor ihrem Antritt vereitelt werden.

Noch an demselben Tag hatten Schiffslieutenant Weyprecht und ich den Beschluß gefaßt, das Schiff nach Beendigung der geplanten Entdeckungsreisen zu verlassen und die Rückkehr nach Europa mit unsern Booten und Schlitten zu versuchen. Unbefreibar lag unser Schiff auf seiner eisigen Höhe, der Proviant reichte nicht mehr für ein weiteres Jahr aus; beredter aber als alles andere sprach die drohende Besorgnis, daß unsere Gesundheitsverhältnisse in einem dritten Winter sich noch mehr verschlimmern würden. Wenn wir die einst so reichhaltige, nun fast

leere Apotheke und die wenigen Flaschen Limoniensaft erblickten, über die wir noch verfügten, so mußten wir die Unmöglichkeit erkennen, länger in diesem Klima zu verweilen. Auch der traurige Ausgang der Franklinschen Expedition stand uns als lehrreiches Beispiel vor der Seele. Allem Anschein nach hatte diese Expedition die Rückkehr nach dem Süden ein Jahr zu spät, überdies geschwächt und in einer Verfassung angetreten, die die Frage im voraus verneinen lies, ob ihr Vorhaben gelingen werde.

Auch an manchen andern Vorräten begannen wir bereits Mangel zu leiden, wenn auch größere Sparsamkeit oder völlige Enthaltung ihn minder fühlbar gemacht hätten. So verfügte jeder außer den Segeltuchstiefeln, die für die Schlittenreisen bestimmt waren, nur noch über ein Paar Lederstiefel. Die Ausrüstung zu diesen Reisen erschöpfte unsern letzten Vorrat an Wäsche und setzte unsern Spiritusvorrat auf das für die Rückreise unentbehrlichste Maß herab. Zu diesem Bedenken kam noch das nicht sehr tröstliche Bild, das der Arzt von dem Gesundheitszustand der Mannschaft entwarf. Neunzehn Mann waren krank, hauptsächlich skorbutkrank.

19. Die verhängnisvolle Seuche.

Keine irgendetiner Krankheit ist der Polarfahrer so sehr ausgesetzt als dem Skorbut. Die eigentlichen Ursachen sind noch wenig bekannt; dagegen sind die Mittel, ihn zu bekämpfen, so zahlreich geworden, daß er gegenwärtig nicht mehr so heftig auftritt wie zur Zeit von Barentz, dessen

Sommerexpedition 1595, so kurz sie war, davon befallen wurde, oder zur Zeit von Munks Expedition 1619, von der nur zwei Mann übrigblieben. Bei Behrings Expedition, 1741, erkrankten von 76 Mann 42 am Skorbut, 30 starben. Von den 70 Mann der Schirikoffschen Sommerexpedition desselben Jahres starben 20. Kosmyslow, der 1768/69 im Matotschkinschar überwinterte, verlor 7 Mann von 13. Laffinius' Expedition zur Erforschung der Lenamündungen, 1735, verlor bei ihrer Überwinterung 43 Mann von 52. Das Überhandnehmen des Skorbut, dessen erstes Symptom bekannlich in der Lockerung des Zahnfleisches besteht, ist gleichbedeutend mit dem Aufhören der Leistungsfähigkeit einer Expedition. Lasarew, der 1819 zur Erforschung Nowaja Semljas ausgesandt wurde, mußte noch im Hochsommer zurückkehren, da alle seine Leute am Skorbut erkrankt waren. Namentlich bei den Überwinterungen auf Nowaja Semlja war der Skorbut eine überaus feindselige Gewalt, die zahllose Opfer forderte.

Allerdings waren diese Expeditionen in der Regel auf das dürftigste ausgerüstet. Ihr einziges Gegenmittel gegen den Skorbut war das heilkräftige Löffelkraut des Landes.

Parry sah Feuchtigkeit, besonders die des Bettzeuges, als den wesentlichsten Grund des Skorbut an und verwendete bei seiner Überwinterung auf der Melvilleinsel monatelang Sauerampfer mit großem Vorteil. Dem Bier legte er unter allen geistigen Getränken die größte Wirkung gegen Skorbut bei; Bier und Wein vertraten bei ihm, wie bei den meisten englischen Expeditionen, die Stelle des Brantweins.

Der tödliche Ausgang des Skorbut, pflegt nur über-

mäßigem Blutverlust zu folgen oder dann einzutreten, wenn die Krankheit in Wassersucht ausartet. Bei J. Ross' zweiter Expedition litten die meisten mehr oder weniger am Skorbut; es zeigte sich, daß pflanzliche Nahrung, besonders Mehl, als Heilmittel wenig Erfolg hatte. Dagegen betrachtete er den Nahrungszuschuß an Fischen und Robben als sein wirksamstes Gegenmittel; auch Tran schrieb er gute Wirkung zu.

Limonensaft, rohe Erdäpfel, säuerliches Obst (doch nicht mineralische Säuren), frische Gemüse und frisches Fleisch, Wein, Bierhefe, Bewegungen in frischer Luft und Heiterkeit haben sich nicht in allen Fällen als hinreichend erwiesen, das Auftreten von Skorbut zu hindern oder auch nur besonders zu erschweren. So beachtenswert sie auch als vorbeugende Mittel sind, so hört ihre Wirkung doch fast auf, ist die Krankheit einmal ausgebrochen.

Dem Tabakkauen der Seeleute hat man wohl mit Unrecht eine antiskorbutische Wirkung beigelegt, dagegen fördert unzureichender Genuß von Wasser, Genuß gesalzenen oder gepökelten Fleisches, Unreinlichkeit und langdauernde Einwirkung strenger Kälte oder große Empfindlichkeit für diese den Skorbut.

Die Zahl der Skorbutkranken unserer Expedition nahm erst gegen das Frühjahr etwas ab; ihr Zahnfleisch erhielt wieder das frische, gewöhnliche Aussehen, die allgemeine Schwäche, Schmerzhaftigkeit der Glieder, bleierne Schwere der Füße und Mutlosigkeit ließen nach, die skorbutischen Flecken entschwanden. Bäder befördern die Feuchtigkeit eines überwinterten Schiffes jedoch derart, daß wir sie fast gänzlich einstellen mußten; die Wäsche konnte nur im Ver-

hältnis zu unserm Vorrat gewechselt werden, da wir nicht imstande waren, sie zu waschen und die Nässe unserer Wohnräume nicht, wie J. Ross, dadurch vermehren wollten, daß wir sie wöchentlich gewaschen und beim Ofen getrocknet hätten. Der Ausbreitung des Skorbutus konnte also nur durch Verbesserung der Ernährung gesteuert werden. Mehrere Zentner getrocknete Erdäpfel und einige hundert Büchsen konservierte Gemüse waren für den zweiten Winter aufgespart worden; jetzt wurden sie verwendet, was um so wichtiger war, als der geringe Rest unseres ursprünglichen Vorrats von 100 Flaschen Limoniensaft, das wichtigste antiskorbutische Mittel, dem völligen Versiegen nahe war. Auf Anraten unseres Arztes Dr. Repes waren wir auch von der bisherigen Gepflogenheit der Polarexpeditionen abgewichen, starke geistige Getränke zu vermeiden; schon seit Oktober hatte unsere Mannschaft täglich anderthalb Flaschen Brantwein erhalten. Wenn ich den periodisch schwankenden Gesundheitszustand der Mannschaft des „Segetthoff“ mit dem auf der „Germania“ während meiner ersten Expedition verglich, die fast gänzlich ohne innere Erkrankungen verlief, so konnte ich keine andern Ursachen dafür finden, als die geringe Widerstandsfähigkeit einiger von unsern Leuten in Verbindung mit der moralischen Depression, die unsere Lage erklärlich machte.*

* Bei Nansens Polarfahrt 1893—1896 wurde glänzend bewiesen, daß eine ausgiebige Nahrung verschiedener Art, Konserven und frische Fische, sowie die Kenntnisse der erforderlichen Nahrungstoffe, gesunde Wohnungsverhältnisse, gute Laune und harmonisches Gesellschaftsleben, die Hauptfaktoren sind, die die Seuche mit Erfolg bekämpfen können. 3.

20. Ein prächtiges Phänomen des arktischen Winters.

In unvergleichlicher Pracht hatten die Polarlichter nun schon zwei Winter hindurch geleuchtet, nicht als auseinanderlaufende, ruhige Strahlen, wie sie theilweise selbst in unseren Breiten beobachtet werden. Die Formen, in denen das Nordlicht auftrat, sind nicht nur wegen ihrer Mannigfaltigkeit, sondern auch wegen ihres beständigen Wechsels schwer zu charakterisieren. Bald erschien es als flammende und glühende Lichtballen, bald als Milchstraße, wenn sich der Beobachter in der Ebene eines Lichtstrahles befand, bald als vereinzelt leuchtende Bänder und Lichtstellen am nächtlichen Himmel. Häufig pflegte eine dieser Formen sich aus der andern zu entwickeln; nur gegen Morgen herrschten in der Regel die Bänder vor.

Die Bewegung der Lichtwellen machte den Eindruck, als seien sie das Spiel der Winde. Zuweilen glich das hastige Aufsteigen sich aufrollender Lichtballen dem heftigen Empordringen wirbelnder Dämpfe, wie etwa Geiser sie entsenden mögen, nur daß sie gewöhnlich zur Form ungeheurer Flammen übergingen, von denen sie sich nur durch ihre Durchsichtigkeit und dunstige Brandung unterscheiden.

Fast alle Polarlichter traten im Süden auf; sie waren vom September bis März sichtbar, und während dieser ganzen Zeit waren sie für uns die einzige Anregung von außen, wengleich selbst ihre ausgezeichneten Erscheinungen nie die Leuchtkraft des Vollmondes erreichten.

Prächtigen Nordlichtern folgte nicht selten schlechtes

Wetter; dagegen konnten solche von geringer Höhe und Beweglichkeit als die Vorzeichen von Windstille angesehen werden. Wenngleich die Hauptursache des Nordlichtes in noch unbekanntem elektrischen Vorgängen zu bestehen scheint, dürften doch die atmosphärischen Dünste eine große Rolle dabei spielen. Zu dieser Annahme veranlaßt nichts so sehr als sein Aussehen in allen Fällen, wo es eine systematische Anordnung aufgibt. Charakteristisch war allen Nordlichtern eine schmutzig schwefelgelbe Farbe bei dunsterfülltem Himmel oder Mondschein und ihre Farblosigkeit bei klarem Wetter.

Sehr ungleich war der Einfluß der Polarlichter auf die Magnetnadel; denn während ruhige Lichtbogen diese wenig oder gar nicht beeinflussten, geschah dies bei unruhiger Entwicklung und raschem Aufschießen der Strahlen in hohem Maße, besonders wenn sie mit prismatischen Farbeffekten auftraten.

Trotzdem es fast unmöglich scheint, die so wechselvollen Nordlichter zu beschreiben, glaube ich, daß es Weyprecht in der folgenden Schilderung gelungen ist, das Wesentliche der Erscheinung trefflich durch Worte auszudrücken.

„Dort im Süden, tief am Horizont, steht ein matter Lichtbogen. Er sieht aus, als sei er die obere Grenze eines dunklen Kreisabschnittes; allein die Sterne, die in ungetrübttem Glanz daraus hervorblicken, überzeugen uns, daß das Düstere des Abschnittes nur eine durch den Gegensatz hervorgerufene Täuschung ist. Langsam nimmt der Bogen an Intensität zu und hebt sich gegen den Zenit; er ist vollkommen regelmäßig, seine beiden Enden berühren fast den

Horizont und schreiten gegen Ost und West vor, je mehr er sich hebt. Es sind keine Strahlen darin zu erkennen, das Ganze besteht aus einer ziemlich gleichförmigen Lichtmaterie von herrlicher zarter Färbung; es ist ein durchsichtiges Weiß mit leichter grünlicher Betonung, dem Weißgrün der jungen Pflanze nicht unähnlich, die ohne Sonnenlicht im Dunkeln keimt. Das Licht des Mondes scheint gelb neben einer zarten, dem Auge wohlthuenden Farbe, die mit Worten nicht zu beschreiben ist und die die Natur einzig den Polargegenden, den Stiefkindern der Schöpfung, als Entschädigung gegeben zu haben scheint.

Der Bogen ist breit; er erreicht vielleicht die dreifache Breite des Regenbogens, und seine weit schärfer als bei diesem begrenzten Ränder stechen grell gegen das tiefe Dunkel des arktischen Nachthimmels ab.

Sein Licht durchschimmern in ungetrübtem Glanz die Sterne. Höher und höher steigt der Bogen; in der ganzen Erscheinung liegt eine klassische Ruhe.

Noch steht er entfernt vom Zenit, und schon trennt sich ein zweiter Bogen vom dunklen Ausschnitt im Süden ab, dem nach und nach andere folgen. Alle steigen dem Zenit entgegen; der erste hat ihn jetzt schon überschritten, senkt sich langsam gegen den Nordhorizont herab und verliert an Intensität. Über das ganze Firmament sind nun Lichtbogen gespannt; sieben stehen zu gleicher Zeit am Himmel, aber ihre Intensität ist dann nur gering.

Nur selten jedoch ist der Verlauf des Nordlichtes so ruhig und regelmäßig. Am Horizont steht eine leichte Wolkenbank. Ihre oberen Ränder sind beleuchtet und ein Lichtband entwickelt sich, das sich ausbreitet.

Das Licht wird immer intensiver, die Lichtwellen folgen sich rascher, an dem oberen und unteren Rand des Bandes treten die Regenbogenfarben hervor, das glänzende, zarte Weiß der Mitte ist unten von einem schmalen Streifen rot, oben grün gefaßt. Aus einem Band sind mittlerweile zwei geworden; das obere nähert sich immer mehr dem Zenit, jetzt beginnen Strahlen daraus hervorzuschießen in der Richtung nach dem Punkt in der Nähe des Zenits, gegen den der Südpol der freien Magnetnadel zeigt.

Um den Pol herum flimmern und flackern nach allen Seiten die kurzen Strahlen, an allen Rändern sind die prismatischen Farben zu sehen, kürzere und längere Strahlen wechseln miteinander ab, Lichtwellen umlaufen in raschem Wechsel das Zentrum.

Oft zeigt sich aber das Band in einer ganz andern Form. Es besteht sehr häufig nicht aus bloßer Lichtmaterie, sondern aus einzelnen Strahlen, die, dicht aneinandergereiht, in der Richtung gegen den magnetischen Pol nahezu parallel zueinander stehen. Oft verlängern sich die Strahlen in der ganzen Ausdehnung des Bandes, sie reichen bis in die Nähe des magnetischen Pols und scheinen nahezu festzustehen.

Es kommt vor, daß fast der ganze Himmel von einem Strahlenwurfe überdeckt ist, bald mit, bald ohne die Erscheinung des Bandes am unteren Rand.

Auf einmal hebt es sich rasch, es breitet sich gegen Ost und West aus; die Lichtwellen beginnen durchzuhüpfen, einzelne Strahlen steigen gegen den Zenit empor. Kurze Zeit hält es sich, da kommt plötzlich Leben hinein. Von Ost gegen West jagen lebhaft die Lichtwellen durch, die Ränder

färben sich intensiv rot und grün und tanzen auf und ab; schneller schießen die Strahlen in die Höhe, sie werden kürzer. Alles hebt sich, näher und näher kommen sie dem magnetischen Pol. Rasch und rascher folgen die Wellen aufeinander; schon überstürzen sie sich gegenseitig, sie kreuzen sich, sie laufen übereinander weg. In wilder Jagd wetteifern die Strahlen, wer von ihnen zuerst den Pol erreicht.

Die Natur führt uns ein Feuerwerk vor, wie es sich die kühnste Phantasie nicht herrlicher zu denken vermag. Unwillkürlich horchen wir auf, ein solcher Vorgang scheint uns undenkbar ohne Getöse; aber lautlose Stille herrscht, nicht das leiseste Geräusch trifft unser Ohr. Über dem Eis ist es hell geworden.

Doch schon ist alles abgeblaßt. Mit der gleichen unbegreiflichen Geschwindigkeit, mit der es gekommen, ist es auch wiederum verschwunden.

Das war das Nordlicht des kommenden Sturmes, das Nordlicht in seiner vollen Pracht. Keine Farbe und kein Pinsel vermögen es zu malen, keine Worte vermögen es in seiner ganzen Großartigkeit zu schildern.

Und da unten stehen wir armen Menschlein und reden von Wissenschaft und Fortschritt und bilden uns etwas ein auf unsern Verstand, mit dem wir der Natur ihre Geheimnisse ablauschen; da stehen wir und schauen hinauf zu dem Rätsel, das uns die Natur da oben mit flammenden Lettern auf den dunklen Nachthimmel geschrieben hat, und können nur staunen und gestehen, daß wir im Grunde nichts wissen!“

21. Die erste Schlittenreise.

So unzweifelhaft die Notwendigkeit unserer Heimkehr war, die Entdeckung eines Landes mußte ihr vorausgehen, von dem wir nichts anderes gesehen hatten als einige Klippen.

Als Führer der beabsichtigten Landreise hatte ich in einer Beratung am 24. Februar folgendes Schriftstück verlesen, um die am Schiff Zurückbleibenden von meinem Plan in Kenntniss zu setzen:

„Die Teilnehmer der österreichisch-ungarischen Nordpol-Expedition sind willens, das Schiff Ende Mai zu verlassen und nach Europa zurückzukehren. Da diesem Augenblick jedoch noch eine, zwei, vielleicht drei Schlittenreisen zur Erforschung des Kaiser-Franz-Joseph-Lands vorausgehen sollen, so tritt die Notwendigkeit ein, diesen Plan und die sich daranknüpfenden Erwartungen in bestimmte Formen zu kleiden, um so gewagte Unternehmungen für die Zurückbleibenden wie für die Abreisenden so wenig beunruhigend als möglich zu machen. Diese Formen sind: Die Schlittenreisenden zählen auf die Hinterlassung eines Rettungsapparates, der die Mittel ergänzt, über die sie selbst verfügen; sie zählen ferner darauf, daß die Deponierung dieser Gegenstände am Land bei ihrer Abreise schon beendet sei. Die Reisen werden sechs bis sieben Wochen dauern und in der Zeit vom 10. bis 20. März ihren Anfang nehmen. Sie werden sich, wenn möglich, teilen in eine Unternehmung längs der Küste des Landes nach Nord, in eine nach West und in

eine nach dem Binnenland; jedesmal wird die Ersteigung eines dominierenden Berges den Abschluß bilden. Reihenfolge und Zeitdauer dieser Reisen sind unbestimmbar, selbst noch im Augenblick des jeweiligen Abgangs, und lediglich der Entscheidung an Ort und Stelle vorbehalten. Dies sei deshalb erwähnt, um sowohl Besorgnisse als auch irreführende Aufforderungen fernzuhalten. Falls die Schlittenreisenden bei ihrer endgültigen Rückkehr das Schiff nicht mehr antreffen sollten, werden sie versuchen, sofort allein nach Europa zurückzukehren und nur unter den zwingendsten Umständen eine dritte Überwinterung erstreben, zu der ihnen das ans Land zu schaffende Material einigermaßen die Mittel böte. Es ist selbstverständlich, daß ich diese Reisen nicht bis in eine Zeit ausdehnen werde, die der Mannschaft die gebotene Erholungsfrist vor der Heimkehr nach Europa verwehren würde, so daß die Reisen schon Anfang Mai beendet sein werden.“

Unsere Trennung stand also nahe bevor; seitdem sie beschlossen war, herrschte wieder rege Thätigkeit am Schiff. Zu meiner Begleitung hatte ich sechs Mann und drei Hunde (Gillis, Torossy und Cumbu) gewählt.

Am 10. März morgens verließen wir das Schiff, und die „Flagge der Schlittenreisen“, die so lange über meiner Koje befestigt gewesen, flatterte nun in einer frischen Brise aus Nordwest. Da unsere Schlitten nur mit etwa 6 bis 7 Zentnern beladen und die Bahn gut war, erreichten wir die ungewöhnliche Marschgeschwindigkeit von hundert Schritt in der Minute. Nach zwei Stunden passierten wir das südwestliche Kap der Wilczekinsel, in deren Nähe ein einstürzender Eisberg das Eis einige Tage vorher in beträcht-

lichem Umkreis zerschmettert hatte. Indem wir den Marsch fortsetzten und das Schiff unsern Blicken entchwand, verlor die Bahn ihren bisher ebenen Charakter und nahm den eines aufgeworfenen Chaos aus Eis an. Abends (-22° R) erreichten wir einen hohen Felsvorsprung der Wilczekinsel. Wir schlugen unser Zelt auf dem Land auf. Am folgenden Tag setzten wir den Marsch fort.

Als wir am 12. März unser Zelt verließen (-26° R), war alles ringsum eine rotvallende Wüste, und die treibenden Schneefluten, die uns die nahen Felshöhen verbargen, trafen uns wie unzählige stechende Pfeile. Als wir näher unter Land kamen, ließ die Heftigkeit des Schneetreibens etwas nach, und nach Verlauf von zwei Stunden trat Windstille ein.

Um 1 Uhr brachen die Tiroler und ich zur Besteigung des Kap Tegetthoff auf. Die Ersteigung ging nicht ohne Schwierigkeiten ab, sondern es bedurfte der außerordentlichen Gewandtheit der beiden Tiroler, die in biegsamen Segeltuchstiefeln fähig waren, schroffe Eishänge hinaanzuklimmen. Als wir den Gipfel betraten, war es 3 Uhr nachmittags; die Temperatur war auf -28° R gefallen (beim Zelt gleichzeitig -25° R und beim Schiff $-23,3^{\circ}$ R); die Höhenmessung ergab etwa 860 Meter. Nach zwei Stunden hatte ich alles Wahrnehmbare gezeichnet und einige Punkte im Azimutwinkel bestimmt. Dann kehrten wir nach dem Zelt zurück.

Am 13. März brachen wir um 6 Uhr morgens auf. Die Sonne war noch nicht aufgegangen, das Weingeistthermometer zeigte fast 35° unter Null, und ein Hauch vom Land her brachte schneidende Kälte. Kap Berghaus

war unser Ziel. Von seinem Gipfel aus war ein ziemlicher Überblick über die Landverteilung unter dem achtzigsten Grad zu erwarten. Nachmittags standen die Tiroler und ich auf einem Berge, Kap Littrow, dessen Höhe mit den Aneroids mit 830 Meter gemessen wurde. Wir erblickten von hier aus nicht allein die Gebirge der Halbinsel, sondern auch die im Osten vorgelagerten Inseln. Von Südwesten bis Nordosten ragten die Gipfel entfernter Gebirge über die Höhenzüge des Vordergrundes; so wie uns dieser Anblick durch die Gewißheit befriedigte, daß dieses nach unserm Monarchen benannte Land von großer Ausdehnung sein müsse, so steigerte sich auch unsere Ungeduld, das Geheimnis seiner Größe, Gliederung und Beschaffenheit sobald als möglich kennenzulernen. Für jetzt waren die Wüllerstorff-Berge die fernsten Höhen, die wir sehen konnten.

Um 8 Uhr abends waren wir beim Zelt zurück.

22. Gewalt der Polarkälte.

Der Tag der größten Kälte, die wir während der Expedition überhaupt erlebten, war der 14. März 1874. Schon um 6 Uhr morgens standen die Tiroler und ich auf der Höhe der Absturzwand des Sonklargletschers. Das Weingeistthermometer war bald nach dem Betreten des Gletschers bis auf $40,5^{\circ}$ R unter Null gefallen.

Personen, die solcher Kälte längere Zeit ausgesetzt waren, machen immer den seltsamen Eindruck der Trunkenheit. Infolge des Zitterns und der Steifheit ihrer Kinnladen sprechen sie nur mit großer Anstrengung. Sie verraten Unsicherheit

in ihren Bewegungen, in ihren Handlungen und Gedanken, die Abgestumpftheit des Schlafwandelnden. Auch die Tiere bergen sich nach Sunlichtheit vor dem Ungeheuer des Frostes. Die einen, indem sie auswandern, die andern, indem sie in geschützten Höhlen in Winterschlaf verfallen. Die Fische, die man in den kleinen Süßwassertümpeln des Landes trifft, frieren mit diesen gänzlich ein und erwachen erst wieder mit ihrem Auftauen.

Mit 28 bis 30° R Eigenwärme tritt der menschliche Körper der furchtbaren Kälte nordamerikanischer und sibirischer Einöden entgegen, während die tiefste, in unsern Alpenländern bisher beobachtete Temperatur nur — 25° R beträgt.

Um die Wirkung einer außerordentlich tiefen Temperatur auf den menschlichen Organismus zu versinnlichen, ist die Vorstellung eines ihrem Einfluß unbekleidet ausgesetzten Menschen eigentlich der günstigste Anhaltspunkt. Bei 30 bis 40° R Kälte würde ihn sofort ein Nebelhof umgeben, dessen Ränder unter gewissen Voraussetzungen die Regenbogenfarben besäßen. Es bedarf keines Hinweises, daß die schnell hervordringende und mit der trockenen Atmosphäre erst allmählich sich ins Gleichgewicht setzende Körperfeuchtigkeit und ihre sofortige Sichtbarkeit in der kalten Luft die Ursache des Nebels wäre, daß seine Abnahme im Verhältnis zur Körperwärme geschähe und mit dieser durch den Tod des Erfrierens gänzlich erlösche. Die Kleidung ist dazu bestimmt, diesem doppelten Verlust an Wärme und Feuchtigkeit, der Hauptursache des furchtbaren arktischen Durstes, soviel als möglich entgegenzuwirken. Aber selbst bekleidet gewährt ein Häuflein Menschen, einer

so tiefen Temperatur ausgesetzt, einen eigentümlichen Anblick. Ziehen sie im Marsch dahin, so entströmt der Hauch qualmend ihrem Mund, eine Dunsthülle feiner Eisnadeln umringt und verhüllt sie fast bis zur Unsichtbarkeit.

Bei solcher arktischen Kälte wird das Eis klingend hart, Holz erhält eine erstaunliche Dichtigkeit, zerplatzt und ist mit einem Messer so schwer zu bearbeiten wie Bein. Butter, in den Tropen immer flüssig, wird steinhart, Fleisch muß gespalten und Quecksilber kann als Kugel geschossen werden.

Wirkt die Gewalt der Kälte in solcher Weise auf leblose Dinge, wieviel mehr noch beeinflusst sie die lebenden Organismen und die menschliche Willenskraft. Sie vermindert den Gang des Pulses, die körperliche Empfindung, die Fähigkeit der Bewegung und die des Ertragens großer Strapazen.

Am empfindlichsten aber drückt sich das Kältegefühl bei beweglosem Verweilen nach einiger Zeit durch das Erkalten der Fußsohlen aus, wahrscheinlich wegen der reichlichen Endverzweigungen der Nerven. Nervöse Abspannung, Apathie und Schlassucht sind die Folge, und dies erklärt den gewöhnlichen Zusammenhang des Kastens und Erfrierens.

Die Widerstandsfähigkeit gegen die Kälte ist daher abhängig von der Festigkeit des Willens, von körperlicher Abhärtung und Gewöhnung an Anstrengungen, von Gesundheit, Bewegung, trockener Luft und Windstille. Nächst Weichlingen leiden rheumatische Personen durch sie am meisten. Fette Personen ertragen die Kälte, der nicht leitenden Schichten wegen, die sie umgibt, in der Theorie besser, als magere oder normale; in der Wirklichkeit aber stehen sie ihnen nicht selten nach.

Die Gefahr des Erfrierens erheischt unausgesetzte Ge-
genwehr. Besonders fällt die Nase dem Polarfahrer zur
Last. Raum ist sie als gerettet zu betrachten, so erfrieren die
Hände, die sie soeben mit Schnee gerieben, oder die Fuß-
zehen, die selbst während des Marsches häufig bewegt
werden. Der Eintritt des Gefrierens eines Gliedes wird
durch dessen Unempfindlichkeit ausgedrückt und besteht be-
kanntlich in dem Zurücktreten oder Starren des Blutes in
den Kapillaren. Geringere Frostschäden überwindet man
durch Reiben mit Schnee; bei großer Kälte aber tritt
zuweilen das prickelnd wiederkehrende Gefühl erst nach ein-
stündigem Reiben ein. Unter allen Umständen bildet ge-
frierendes Wasser, auch mit dem Zusatz von etwas Salz-
säure, das vorzüglichste Belebungsmittel.

Es ist sonderbar, daß ebensowohl große Hitze als große
Kälte das Hauptübel sowohl der Wüsten- als der Polar-
reisen erzeugen, den Durst. Manche suchen sich durch den
Genuß von Schnee zu helfen, aber es ist eine dringende
Regel der Enthaltbarkeit, es zu vermeiden, sobald seine
Temperatur beträchtlich unter den Schmelzpunkt sinkt. Ent-
zündungen des Rachens und der Zunge, rheumatische Zahn-
leiden und Durchfall sind die Folgen. Sie ist in der That
völlig illusorisch, weil es unmöglich ist, soviel Schnee zu
essen, als zu hinreichender Wasserverwandlung erforderlich
wäre. Schnee von 30—40° unter Null erzeugt jedoch
ein Gefühl im Mund gleich dem glühenden Metalls und
erhöht den Durst, anstatt ihn zu mildern, durch Entzün-
dung der betreffenden Schleimhäute. Selbst die Eskimos
ziehen es daher vor, lieber den höchsten Grad von Durst zu
leiden als Schnee zu essen.

Wir hatten den Gonflargletscher überquert und kehrten nachmittags nach dem Zelt zurück, um den Rückmarsch nach Kap Zegetthoff und die Heimreise anzutreten. Ein leichter Wind kam von der Seite, aber er war so schmerzhaft, daß wir beständig darauf achten mußten, nichts zu erfrieren. Schwer und kreischend zog der Schlitten über den harten Schnee hinweg; er schien mit doppelter Last beladen.

Noch schlimmer war das Nachtlager unter den Klippen von Kap Zegetthoff. Wie stets, gruben wir zuerst eine Vertiefung in den Schnee und lockerten ihn soviel als möglich, damit er einigermaßen Schutz gegen die grimmige Kälte bot.

Am 15. März brachen wir schon um 5 Uhr morgens auf, um die 20 Meilen lange Strecke, die uns noch vom Schiff trennte, ohne die Pein eines weiteren Nachtlagers, auf einmal zurückzulegen. Wir benutzten eine leichte Brise aus Nord, das Schlittensegel aufzuspannen. Es half uns so, daß wir das sanft ansteigende Westende der Wilczekinsel schon nach einem Marsch von sieben Stunden erreichten. Von hier sahen wir mit dem Fernglas das Schiff im fernen Eismeer. Mit großer Anstrengung legten wir die letzten sechs Stunden Wegs zurück. Eisstarrend bei — 36,2° R langten wir beim Schiff an.

23. Das Kaiser-Franz-Joseph-Land.

Zur Erleichterung des Überblicks greife ich den beiden noch folgenden Schlittenreisen vor, und gebe eine Beschreibung des ganzen, durch unsere Forschungen bekannt gewordenen Teiles des Kaiser-Franz-Joseph-Landes.

Es besteht aus mehreren großen Komplexen, — Wilczek-Land ist das östliche, Zichy-Land das westliche Hauptmassiv. Beide sind von zahlreichen Fjorden durchschnitten und von vielen Inseln umlagert. Eine breite Durchfahrt — Austria-Sund — trennt diese Massen in ihrer Längsmitte, zieht von Kap Frankfurt an gegen Nord und gabelt sich in $81^{\circ} 40'$ nördl. Br. unter Kronprinz-Rudolf-Land in einen breiten, nordöstlich gerichteten Arm — Rawlinson-Sund — den wir bis Kap Budapest verfolgen konnten*.

Eine geschlossene Eisfläche breitete sich von Land zu Land aus; sie war zur Zeit unserer Reisen zum großen Teil nicht älter als ein Jahr, an vielen Stellen von Sprüngen und breiten Barrieren aufgeworfenen Eises durchzogen und mit zahllosen Eisbergen übersät, deren gänzlicher Mangel im Nowaja-Semlja-Meer auf ihre Wanderung nach Norden schließen läßt. Über diese Eisdecke ging unsere Bahn. So lange sie festlag, mochte sich jeder Fjord als Winterhafen eignen. Wenn sie aber aufbrach, ließ sich längs der besuchten Küsten kein einziger Platz dafür finden, da das Land jener kleinen tief eindringenden Buchten entbehrt, die sich allein dafür empfehlen.

Da ich das Glück hatte, alle hocharktischen Länder im Norden des atlantischen Ozeans zu betreten, so bot sich mir die Möglichkeit, sie zu vergleichen. Westgrönland ist bekanntlich ein hohes ein förmiges Gletscherplateau, Ostgrönland

* Nach den spätern Forschungen von Smith, Jackson, Nansen, dem Herzog der Abruzzen u. a. wurde festgestellt, daß das Franz-Joseph-Land, das wahrscheinlich in der archaischen Periode mit Spitzbergen verbunden war, in eine Menge kleiner Inseln zerfällt, wie aus den neuern Karten ersichtlich ist.

ein großartiges Alpenland mit verhältnismäßig reichem Pflanzen- und mannigfaltigem Tierleben. Der Übergang dieser Gegensätze im Innern des Landes ist völlig unbekannt. Von Spitzbergen und Nowaja Semlja erhält man annähernd eine Vorstellung, wenn man sich ein Hochgebirge wie die Östaler-Ferner denkt, das aus einem um 3000 Meter erhöhten Meeresniveau emporragt.

Der Charakter beider Länder besitzt mehr Lieblichkeit als arktische Strenge. Nur das Franz-Joseph-Land zeigt den vollen Ernst der hocharktischen Natur, besonders im Anfang des Frühjahrs schien es alles Lebens entblößt zu sein.

Überall starrten ungeheure Gletscher von den hohen Einöden des Gebirges herab, dessen Massen sich in schroffen Regelbergen kühn erhoben. Alles war in blendendes Weiß gehüllt, wie kandierte starrten die Säulenreihen der symmetrischen Gebirgsetagen, und das Gestein trat nicht wie sonst mit seiner natürlichen Farbe zutage. Selbst die schroffsten Felswände waren in Eis gehüllt, eine Folge der vielen Niederschläge, der Luftfeuchtigkeit und ihrer Verdichtung an den kalten Felswänden.

Diese Luftfeuchtigkeit eines Landes, dessen mittlere Jahrestemperatur etwa -13° R ist, scheint auf seinen Inselcharakter zu deuten; denn sowohl Grönland als Sibirien zeichnen sich im Winter durch trockene Kälte aus. Es war auffallend, daß uns selbst nördliche Winde eine Verminderung der Kälte brachten.

Infolge ihrer ungeheuren Vergletscherung und der sich häufig wiederholenden Plateauformen erinnern die neuen Länder lebhaft an Westgrönland, durch das tiefe Herab-

reichen der Firngrenze aber noch mehr an das Viktoria-land am Südpol. Im ersten Augenblicke schienen sie auch durch ihre vulkanähnlichen Formen mit diesem verwandt zu sein. Einzelstehende Gruppen von Regel- und Tafelbergen, wie sie dem Basalt eigentümlich sind, bilden die Bergsysteme des Kaiser-Franz-Joseph-Lands, und nirgends waren Kettengebirge zu erblicken. Die Entstehung der Berggestalten erklärt sich nur durch Erosions- und Denudationswirkungen, selbständige Eruptionskegel waren nicht bemerkbar. Die Berge der einzelnen Gebiete sind fast gleich hoch, sie ragen im Mittel bis zu 1000 Meter, im Südwesten bis zu 1650 Meter hoch.

Die Massenhaftigkeit vulkanischer Gebilde im hohen Norden und die Auflagerung sehr junger Schichten in den Niederungen ist eine Erfahrung der neueren Polarexpeditionen. In der That scheint eine mächtige vulkanische Zone von Ostgrönland über Island, Jan Mayen und über Spitzbergen nach dem Franz-Joseph-Land zu reichen. Jedenfalls war die geologische Übereinstimmung des letzteren mit Teilen von Nordostgrönland unverkennbar. Auch dessen tertiärer Braunkohlensandstein kam vor, Braunkohlen selbst aber fanden sich nur in geringen Einschlüssen. Doch gehören sie deshalb nicht minder zu den vielen Anzeichen, die darauf hinweisen, daß das Klima der Polarländer einst zum mindesten ebenso günstig gewesen sein muß, wie in der Gegenwart das mitteleuropäische Breiten.

Die weitaus vorherrschende Gelsart ist überall kristallines Massengestein, das die Schweden Hyperstenit nennen, das aber dem Dolerit Grönlands völlig gleich ist. Dieser Dolerit zeigt in allen Stücken Ähnlichkeit mit manchen

Doleriten von Spitzbergen. Seine horizontal ausgebreiteten Decken, schroffe Tafelberge bildend, erinnern lebhaft an die Umben Abessinien und geben dem Land ein eigen- tümliches Aussehen.

Die übrigen Felsarten des Franz-Joseph-Landes bestanden in einem weißlichen, grob- und feinkörnigen Sandstein und in einem gelblichgrauen dünnplattigen Ton-schiefer mit vielen weißen Glimmerschüppchen.

Außerst gering war endlich das erratiche Auftreten fremder Gesteine, nur Quarzite und grüne Schiefer fanden sich. Dagegen waren kleinere Stücke verkieselten Holzes nicht selten, die in ihrem Innern noch eine kohlige Beschaffenheit zeigten.

Charakteristisch für alle von uns betretenen Gletscher war ihre ins Graue spielende, seltener mattgrünblaue Farbe und geringe Zerspaltung, ihr außerordentlich grobkörniges Eis, ihre geringe Moränenentwicklung, ihr langsames Vorrücken, ihre anscheinend mächtigen Jahreschichten, ihre schon mit etwa 300 Meter beginnende Firngrenze, während diese in Grönland und Spitzbergen erst bei 600 beziehungsweise 1000 Meter ihren Anfang nimmt. Franz-Joseph-Land hingegen scheint selbst im Sommer größtenteils unter einer Schneehülle begraben zu sein, die nur Felswände und die Rücken und Abhänge einzelner Bergzüge unterbrechen.

Die Plastizität der Gletscher war so groß, daß ihre durch Bergvorsprünge geteilten Arme an ihrem Fuße wieder ineinanderflossen, ohne auch nur eine erhebliche Zerspaltung zu verraten oder tiefe Salrinnen zurückzulassen.

Die Vegetation des Landes erwies sich überall äußerst dürftig. Nicht die Kälte an sich, sondern ihre lange Dauer

pflegt sie zu unterdrücken. Sie steht tief unter jener Grönlands, Spitzbergens und Nowaja Semljas.

Zu den wesentlichsten Gründen dieser Pflanzenarmut gehört auch das äußerst beschränkte Vorkommen von Erde, denn das Land gleicht in jeder Hinsicht den dürftigen Schuttrücken einer sehr alten Moräne, die nur da und dort von etwas Grün belebt wird. Nirgends zeigte sich eine geschlossene Rasendecke von einigem Umfang, die an unsere Gegenden erinnert hätte.

Selbst ebene Flächen zeigten nur dürftige Gräser in blütenlosen Büscheln, wenige Stücke von *Saxifraga oppositifolia* und *Silene acaulis*, selten das Hornkraut und den Mohn. Häufiger waren dichte Polster von Moosen; vorherrschend aber waren die Flechten, die wir in Grönland noch auf 2300 Meter Meereshöhe angetroffen hatten.

Im Süden ist das Land mit Ausnahme der Eisbären und der wandernden Vögel auch fast ohne jedes Tierleben. Im Norden des 81. Breitengrades war der Schnee mit unzähligen frischen Spuren von Füchsen und Polarhasen durchzogen. Die Vegetationsarmut hindert das Vorkommen von Renttieren und Moschusochsen, obwohl es nicht unmöglich ist, daß sich Renttiere in den westlichen, unbetretenen Teilen des Landes befinden.

Von den großen Säugetieren des Meeres war außer vereinzelt Zügen von Weißwalen nur der Seehund häufig. Ein Walroß sahen wir nur zweimal, und von den Fischen nur zwei durch das Schleppnetz gewonnene Gattungen.

Folgende Vögel trafen wir in dem Gebiet zwischen

Nowaja Semlja und Franz-Joseph-Land: die langschwänzige und die schwarze Raubmöwe, die Bürgermeistermöwe und die Eis- oder Elfenbeinmöwe, die dreizehige Möwe, die Seeschwalbe, den Eissturmvogel, die rosenrote Möwe, ferner zwei Gattungen Alken, Teiste, Kotjes, Lummern, Eiderenten, Schneeeulen, isländische Strandläufer und Schneeammern. Die meisten dieser Vögel kamen auch an der Küste des Franz-Joseph-Landes vor.

Die Erforschung der wirbellosen Fauna jenes Meeresstriches, den wir durchfuhren, war von dem Augenblick an, als der Lauf des „Segethoff“ nicht mehr in unserer Gewalt stand, vielfach beschränkt.

Von der in den arktischen Meeren durch zahlreiche Arten vertretenen Garnelengattung fanden sich unter dem gesammelten Material vier Arten, nämlich: Hippolyte Payeri, H. turgida, H. polaris und H. borealis.

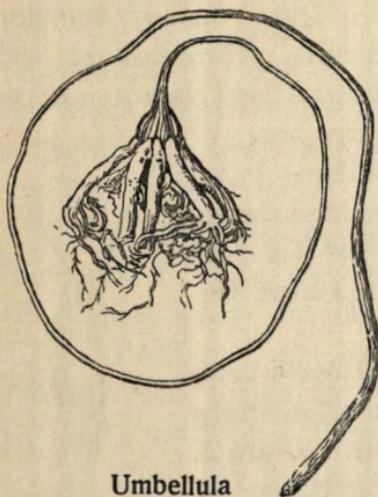
Die Hippolyte Payeri wurde in 247 Meter Meerestiefe gefunden. Sie zeichnet sich vor allen andern Arten aus durch einen kurzen Stirnrüssel, durch eine an der Oberfläche des Rückenschilds verlaufende ungezähnte Längsleiste und durch den neungliederigen Korpus des zweiten Fußpaares; die Färbung ist schön rosenrot, die Augen blauschwarz.

Verhältnismäßig am stärksten unter den Krebsstieren ist in den arktischen Gewässern die Gruppe der Amphipoden vertreten, die man häufig als Flohkrebse bezeichnet, weil viele von ihnen sich mit Hilfe ihrer Hinterfüße hüpfend bewegen.



Hippolyte
Payeri

Aus der Gruppe der Affelspinnen (Pycnogoniden) sind drei Arten vorhanden, wovon zwei neu sind. Schwämme waren nicht selten; doch mußte eine Reihe von Formen der Größe wegen zurückgelassen werden.



Umbellula

Am 2. Juni 1873 brachte das Schleppnetz aus einer Tiefe von 210 Meter ein Stück der äußerst seltenen, erst in der allerletzten Zeit genauer untersuchten Gattung *Umbellula*. Vor hundertzwanzig Jahren waren in benachbarten Gegenden zwei Stück dieser den Seefedern (Permatuliden) nahe verwandten Polypenstöcke gefunden und von Ellis und Myllius beschrieben worden.

24. Die zweite Schlittenreise.

Die erste Schlittenreise hatte mich instand gesetzt, den Plan der großen Reise nach Norden zu entwerfen. Das Wetter war seit einigen Tagen wieder schlecht. Es wurde immer stürmischer, so daß zu befürchten war, das Eis werde aufbrechen und unsere Scholle mit dem Schiff wegtreiben. Die Gefahr, es zu verlassen, um die Ausbreitung der neuen Länder gegen Norden zu erforschen, mußte daher mit der Dauer unseres Ausbleibens wachsen.

Das Wagnis war aber nicht zu vermeiden. Ich versammelte daher die Gefährten, die an der Reise teilnehmen sollten, erklärte ihnen meine Absicht, soweit als möglich nach Norden vorzudringen und machte sie auf die Gefahr aufmerksam, abgeschnitten zu werden. Auf mein Verlangen erklärten die Versammelten, die Gefahr niemals auf der Reise zu erwähnen und sich nur selbst die Schuld zuzuschreiben, wenn wir bei unserer Rückkehr das Schiff nicht mehr vorfinden sollten.

Am 25. März abends waren unsere Vorbereitungen beendet, der Schlitten mit fast 16 Zentnern beladen. Die Reisegesellschaft bestand aus Schiffsführer Drel, den Tirolern Klotz und Haller, den Matrosen Zaninovich, Sussich, Lukinovich, mir und den Hunden Subinal, Torossy und Gumbu.

Wir brachen am 26. März morgens bei 17° R unter Null und Schneetreiben aus Nordwest auf. Dieses nahm, als wir kaum 1000 Schritte vom Schiff entfernt waren, so zu, daß wir nicht weiter vorwärts kamen und das Zelt aufschlugen.

Auch am nächsten Tage hinderte das Schneetreiben uns, wesentlich vorwärts zu kommen, so daß wir erst nach Eintritt von Windstille am 28. März über den öden Sund zwischen der Galm- und Wilczekinsel zogen. Unser nächstes Ziel waren die Wüllerstorff-Berge, die wir bisher nur selten und in äußerster Ferne gesehen hatten. Vor uns lagen jetzt einige felsdurchbrochene Inseln, fast genau im Norden; wir gingen daher gerade auf sie zu. An einigen Eisbergen erblickten wir die ersten Anzeichen der Schneeschmelze in diesem Jahr, frische Eiszapfen.

Darauf trat Südsüdwestwind ein, der die Temperatur allmählich auf -7° R erhöhte. Nach einem Marsch von 16 Stunden schlugen wir das Zelt auf, nachdem der Wind zum Sturm angewachsen und ein Irregehen kaum noch zu vermeiden war.

Als wir weiterzogen, umgingen wir die durch schöne Säulenbildung ausgezeichnete und von emporgepresstem Eis umgebene Schönaufinsel. Hier legten wir ein Lebensmitteldepot an.

Am 31. März kamen wir in $80^{\circ} 16'$ nördl. Br. an eine breite Barriere hochgetürmten Eises. Hier war unsere Orientierung hinsichtlich des weiterhin nach Norden einzuschlagenden Wegs zu Ende.

Deshalb verließen Haller und ich den Schlitten. Im Gewaltmarsch eilten wir auf Kap Frankfurt zu, um uns von dessen Höhe aus für den ferneren Weg zu entscheiden. Drel aber und die übrige Mannschaft zogen mit dem Schlitten unter großen Anstrengungen zwischen Eisbergen und Hummocks hindurch weiter nach Nordosten.

Von Kap Frankfurt aus waren wir entzückt, eine breite Einfahrt unter uns zu erblicken, die weithin und gerade nach Norden zu verlaufen versprach. Das Erreichen des 81. Grades auf der Ebene des eisbedeckten Meeres schien damit gesichert. Wir eilten zu unsern Gefährten und drangen am 1. April beim Kap Hansa in die entdeckte Durchfahrt ein. Ich nannte sie *Austria-Sund*.

Mittags betrug die Breite $80^{\circ} 22'$. Am 2. April (-19° R) klärte sich die Vorstellung von der Größe des Franz-Joseph-Landes immer mehr, als sich der breite *Marckham-Sund* nach Westen hin öffnete und wir die hohen

Berge seiner fjordreichen Küsten erblickten, die sich in male-
rischen Höhenzügen bis zum Kap Tirol erstreckten.

Dieses erreichten wir am 3. April ($-16,6^{\circ}$ R) fast.
Sturmähnliches Schneetreiben aus Süd hielt uns aber
nachmittags im Zelt zurück. Bei fortgesetztem Schneetrei-
ben stieg die Temperatur am nächsten Tag bis auf -4° R.
Erst nachmittags versuchten wir den Marsch fortzusetzen.
Er fand wieder nach dem Kompaß und unter Segel statt.
Beständig irrten wir von der Richtung ab und drangen zwi-
schen großen Tafeleisbergen hindurch an dem unsichtbaren
Kap Tirol vorbei aufs Geratewohl ins Unbekannte ein.

Schon um Mitternacht zogen wir am 5. April (-6° R)
über die ungeheure Schneewüste weiter, die das sonnenbe-
schienene Osterkap ($81^{\circ} 1'$) und das Kap Hellwald als
fernste Aussichtspunkte überragten. Beim Überschreiten des
 $81.$ Grades und des Ostersonntags wegen hißten wir auf
dem Schlitten die Flagge. Dann wechselten Schneefall,
Windstille und heftige Böen einander ab. Als wir das
Lager aufschlugen, sahen wir im fernen Norden zwei weiße
Bogen, die Becker- und Erzherzog-Kainerinseln.

Am Ostermontag (-7 bis -15° R) gingen wir auf
den östlichsten dieser Bogen zu und überquerten dann die
Beckerinsel. Am 7. April hielten wir uns nahe der Erz-
herzog-Kainerinsel, wobei die harte Reifdecke der wiederge-
kehrten Kälte (-20° R) unsern Fortgang nicht wenig hin-
derte. Mittags betrug die Breite $81^{\circ} 23'$, und der nörd-
liche Horizont entrollte uns die schroffen Felszüge der Coburg-
inseln, hinter denen erst jetzt hohe Schneegebirge auftauchten:
das Kronprinz-Rudolf-Land.

Wir bogen nun in den Rawlinson-Sund ein und hatten

bald das Kap Nath erreicht. Am nächsten Tag setzten wir unsere Reise wie gewöhnlich schon in den ersten Morgenstunden fort. Mittags ergaben sich als Breite $81^{\circ} 38'$, so daß wir die Polhöhe von Hayes übertroffen hatten, der 1861 im Smith-Sund $81^{\circ} 35'$ erreicht hatte. Wir hißten daher unsere Flagge. Der Charakter des Eises nahm jetzt eine Wildheit an, daß wir von einer Kompaßeinstellung zur andern bis zu fünfundvierzig Grad irre gingen.

Am 9. April ($-10,4^{\circ}$ R) schleppten wir uns noch bis mittags durch die Eishöcker fort. Als wir jedoch einen Eisberg erstiegen und sahen, daß sich die Eishügel des Rawlinson-Sundes anscheinend endlos fortsetzten, sahen wir uns genötigt, die weithin sichtbare Felspyramide des Kap Schrötter als den Punkt zu betrachten, wo sich unsere Expedition in das zurückbleibende Gros und eine kleinere Abtheilung trennen sollte, deren Aufgabe es war, über die Gletscher des Kronprinz-Rudolf-Landes weiter nach Norden vorzudringen. —

Mittags betrug die Breite $81^{\circ} 37'$; abends erreichten wir Kap Schrötter; — alle Anstrengungen der letzten Tage waren mithin erfolglos geblieben.

25. Im äußersten Norden.

Unmittelbar nach der Ankunft am Kap Schrötter, dem Ostende der Hohenloheinsel, bestiegen wir die Höhe seines Felsgipfels. Er bestand aus einem schneefreien Trümmerhang mit spärlichem Pflanzentwuchs, und wir waren sehr überrascht, daselbst die Exkremente eines Polarhasen zu finden.

Der Anblick, den wir von hier aus genossen, sprach entschieden für die Nothwendigkeit unserer Trennung. Die Gebirge des Kronprinz-Rudolf-Landes, durch einen mit ebenem Eis bedeckten Meeresarm von uns geschieden, waren so hoch (etwa 1000 Meter), daß wir uns außerstande sahen, anders als mit dem kleinen Schlitten darüber hinwegzukommen. Zudem hatte sich die Marschfähigkeit von zweien meiner Begleiter sehr vermindert; mehrtägige Ruhe war für sie billige Rücksicht.

Schiffsfähnrich Drel erfreute mich durch seine Bereitwilligkeit, trotz seiner entzündeten Augen, an der Reise nach dem äußersten Norden teilzunehmen, zurück blieben Gussich und Lukinovich unter Hallers Befehl.

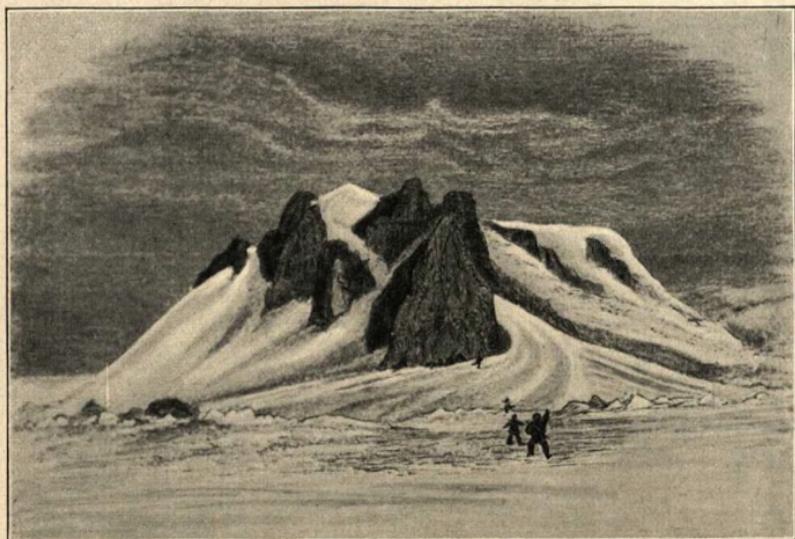
Am Morgen des 10. April (— 12° R) zerschnitten wir das Zelt, die eine Hälfte wurde auf den Hundeschlitten geladen, die andere den Zurückbleibenden überlassen.

Als wir uns den südlichen Vorbergen des Kronprinz-Rudolf-Landes näherten, gerieten wir unter zahllose Eisberge von 30 bis 50 Meter Höhe, in deren Leibern es bei Sonnenschein unaufhörlich knisterte und knackte.

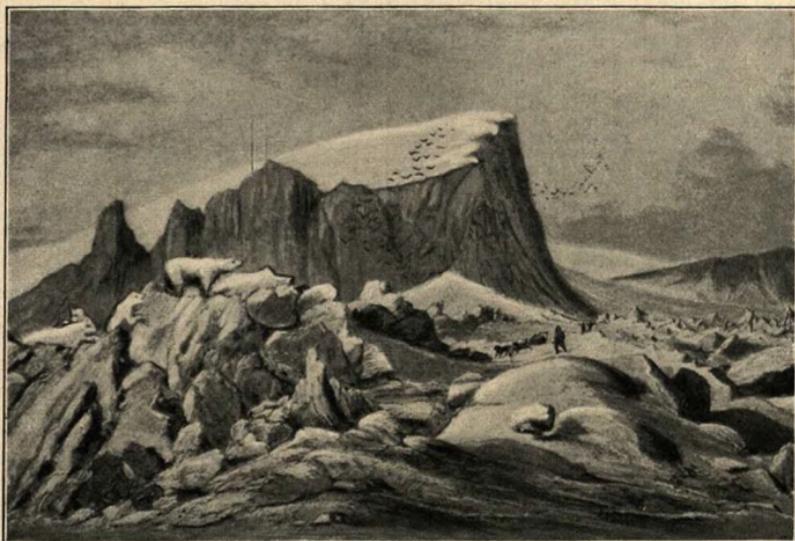
Mit einer ungeheuren Mauer zog sich der Middendorff-Gletscher unübersehbar hin gegen Norden. Tiefe Schneelager und aufgebrochene Meeresspalten, die Folge ihrer Einstürze und ihres Umkippens, erfüllten die Zwischenräume. Immer häufiger geschah es, daß wir einbrachen und unsere Segeltuchstiefel und Kleider mit Seewasser durchnäßten. Aber der Anblick dieser Pässe zwischen den gigantischen Kolossen der Gletscherfragmente hindurch war nichtsdestoweniger so fesselnd, daß wir unsere Aufmerksamkeit fast nur der Höhe ihrer schimmernden Gestalten zuwandten, ja lange

unverdrossen zwischen den Pyramiden, Tafeln und 'Klippen irre gingen. Erst als ich Kloß voraussandte, einen der Eisberge zu besteigen und uns dann durch seine Fußstapfen die Richtung einer ersteigbaren Stelle des Middendorffgletschers zu hinterlassen, kamen wir in eine freiere Gegend; indem wir uns sämtlich vorspannten, überwandten wir, schneeüberbrückte Randspalten überschreitend, die Anhöhe des Middendorffgletschers. Sein unterer Teil klappte in breiten Spalten auseinander, und es bedurfte nur einer geringen Bewegung des Eises, um die abgetrennten Teile als mächtige Eisberge des Zusammenhanges zu berauben. Weiterhin schien der Gletscher eben, spaltenfrei, trotzdem seine Neigung mehrere Grade betrug, ohne übermäßige Anstrengung nach Norden hin überschreitbar, sobald wir mit vereinter Kraft am Schlitten zogen. Vorher jedoch wollten wir uns noch durch eine Rast und Mahlzeit stärken. Wir schlugen etwa vierhundert Schritte oberhalb des Gletscherrandes arglos unser kleines Zelt auf und blickten mit Entzücken hinab auf die Halbkreise seiner Abstürze und auf die kristallene Schar der alle Einbuchten erfüllenden Eisberge. Während wir im Zelt saßen, machte mir Kloß die unangenehme Mitteilung, daß sein Fuß bereits seit einigen Tagen eitere und geschwollen sei (Entzündung der Nagelwurzel), so daß er nur noch in Fellschuhen zu gehen vermöge. So verdrießlich auch dieser Zwischenfall war, es blieb nichts übrig, als Kloß nach dem Abbrechen des Zeltes mit dem vierten Teil des Gepäcks nach der Hohenloheinsel zurückzuschicken.

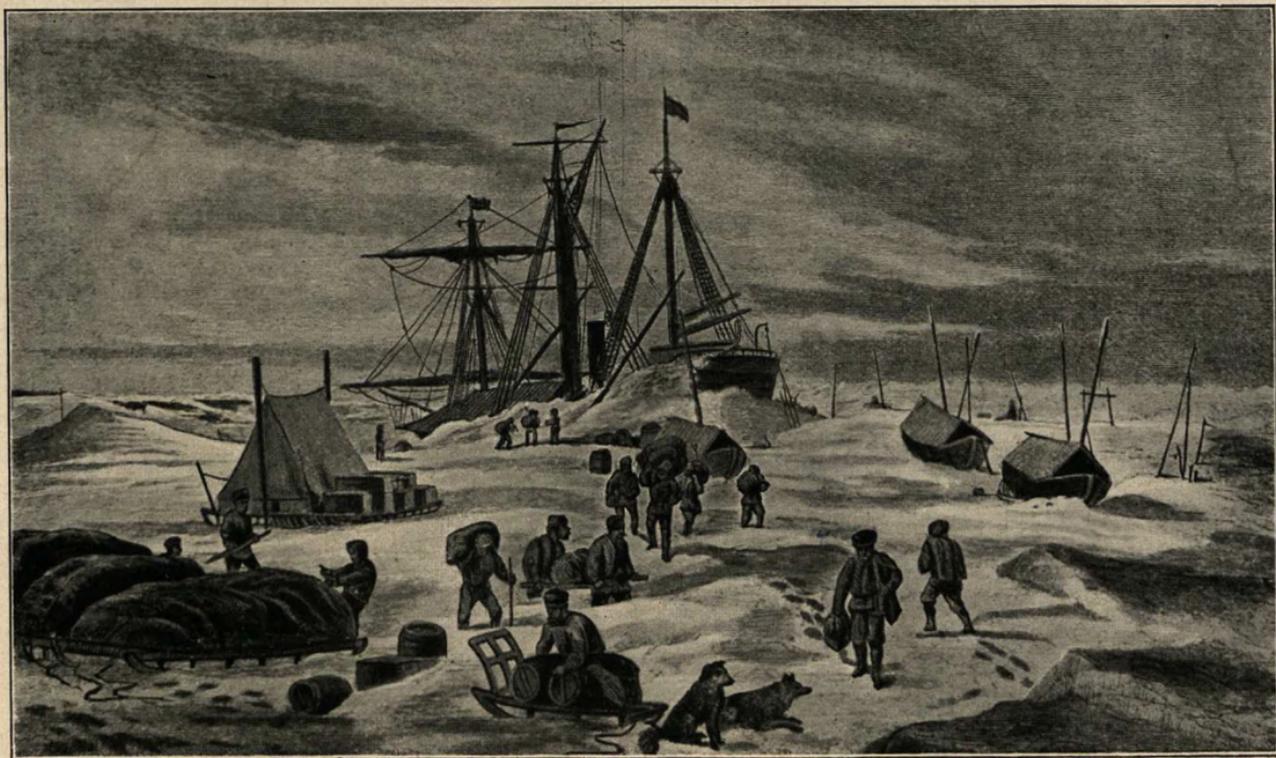
Wir selbst jedoch hatten den Schlitten gepackt, die Hunde eingespannt und die Zuggurte umgenommen. Aber fast im nämlichen Augenblick, als wir uns in Bewegung



Die bei der Hohenlohe-Insel zurückgebliebenen Gefährten
werden alarmiert. (S. 114.)



Das Affenkop. (S. 122.)



Wir verlassen den „Tegetthoff“. (S. 133.)

setzten, öffnete sich die Schneedecke unterhalb des Schlittens, und lautlos stürzten Zaninovich, die Hunde und der Schlitten hinab. Aus unbekannter Tiefe herauf jammerten Menschen und Hunde, dies waren die für mich wahrnehmbaren Eindrücke des kurzen Augenblicks, indem ich als Vorangehender vom Seil zurückgerissen wurde. Zurücktaumelnd, den finstern Abgrund hinter mir erblickend, zweifelte ich keinen Augenblick, daß ich ebenfalls sogleich hinabstürzen würde. Aber eine wunderbare Fügung stemmte den Schlitten in etwa 10 Meter Tiefe zwischen den Eisgebilden des Gletscherspaltes, und zwar genau in dem Augenblick, wo ich durch den mit drei Zentnern belasteten Zugstrang bis dicht an den Rand des Abgrundes geschleudert wurde. Als sich der Schlitten festgeklemmt hatte, lag ich auf dem Bauch und wurde vom straff gespannten und in den Schnee einschneidenden Seile regungslos an den Rand des Spalts gedrückt.

Die Lage war um so grauenhafter, als gerade ich, von den Anwesenden der einzige Bergsteiger, unfähig geworden war, mich zu regen, und Zaninovich, als ich hinabrief, ich wolle mein Zugseil durchschneiden, mich beschwor, es nicht zu tun, weil der Schlitten sonst hinabstürzen und ihn töten müsse. Eine Zeitlang blieb ich so liegen und sann nach, was nun zu tun sei, wobei es mir vor den Augen flimmerte.

Drel, vordem zurückgeblieben, war herangekommen. Obgleich er niemals vorher einen Gletscher betreten, schritt der tapfere Offizier doch unerschrocken bis an den Rand der Spalte, legte sich auf den Bauch, sah in den Abgrund hinab und berichtete: „Zaninovich ist auf einem Schneeabsatz des Spalts, umringt von finstern Klüften, die Hunde hängen

noch in den Zuggurten des festgeklemmten Schlittens.“ Darauf warf er mir auf meine Bitte sein Messer, und zwar so geschickt herüber, daß ich es leicht erlangen und damit das einzige Rettungsmittel zu ergreifen vermochte, daß ich nämlich die Zuggurte auf meiner Brust durchschnitt. Der Schlitten in der Tiefe machte darauf noch einen kurzen Ruck und blieb dann abermals stecken. Ich selbst aber erhob mich, zog meine Segeltuchstiefel aus und sprang den etwa 3 Meter breiten Spalt zurück. Ich hatte dabei die Hunde und Zaninovich gesehen, dem ich zurief, ich wolle zur Hohenloheinsel zurücklaufen, um Leute und Stricke zu seiner Rettung herbeizuschaffen. Diese müsse gelingen, sobald er imstande sei, sich vier Stunden lang vor dem Erfrieren zu bewahren. Ich hörte noch seine Antwort: „Machen Sie, machen Sie!“ Dann waren Drel und ich verschwunden.

Unbesorgt der Spaltenwege, über die wir vielleicht schritten, liefen wir den Gletscher hinab, und obwohl unbewaffnet, dennoch gleichgültig gegen die Eisbären, zurück nach dem 6 Meilen fernen Kap Schrötter.

Glühend erhitzt und in Schweiß gebadet, zog ich meine Oberkleider aus und warf sie, meine Stiefel, Handschuh und Schal weg und lief in Strümpfen weiter durch den tiefen Schnee. Unerreichbar schien Kap Schrötter. Mit gesenktem Haupt trabte ich schrittzählend durch den tiefen Schnee darauf zu; doch wenn ich nach geraumer Zeit empor sah, war es noch derselbe kleine schwarze Fleck am fernen Horizont. Endlich kam ich ihm nahe und erblickte das Zelt, aus dem mehrere schwarze Punkte hervorkrochen, sich nebeneinander aufstellten und den Schneehang herabließen. Es waren die Zurückgebliebenen. Wenige Worte und die Ermahnung,

sich jeder Klage zu enthalten, genügten, um sie zur Lösung des zweiten Gletscherseiles vom großen Schlitten und zur Mitnahme einer der langen Zeltstangen zu veranlassen. Ich stürzte über die Kochmaschine her, schmolz in wenigen Minuten etwas Schnee, um meinen furchtbaren Durst zu stillen, und dann eilten wir alle, Haller, Sussich, Lukinovich und ich zurück zum Middendorffgletscher.

In vollkommener Auflösung befand sich unsere Expedition. Zelt und Proviant blieben unbewacht, Menschen und Hunde und alles Gerät waren über eine ungeheure Wüste weithin verstreut oder verschüttet.

Als wir unter die Eisberge nächst Kap Habermann kamen, nahm ich Stück für Stück meiner verstreuten Kleider auf, und als wir den Gletscher erreichten, banden wir uns ans Seil. Vorangehend näherte ich mich beklommenen Herzens nach 4½ Stunden und einem zurückgelegten Weg von drei deutschen Meilen der Stelle, wo der Schlitten verschwunden war.

Ein schwarzer Abgrund gähnte vor uns. Kein Laut tönte aus seiner Tiefe, auch dann nicht, als ich mich auf den Boden hinlegte und hinabrief. Zuerst vernahm ich das Winseln eines Hundes, dem eine unverständliche Antwort von Zaninovich folgte. Rasch wurde Haller an dem Tau hinabgelassen. Er fand Zaninovich noch lebend, doch fast erstarrt in 14 Meter Tiefe auf einem schmalen Schneevorsprung des klaffenden Spalts, band sich los und Zaninovich ans Seil. Wir zogen ihn mit großer Anstrengung herauf. Starr, sprachlos und stürmisch begrüßt, erschien er auf der Oberfläche des Gletschers, und wir gaben ihm etwas Rum, um seine Lebensgeister anzuregen. Dann band

Haller die Hunde ans Seil. Die klugen Tiere hatten sich auf eine unbegreifliche Weise aus ihrer hängenden Lage über dem Spalt aus dem Zuggurt befreit, und waren mit bewunderungswürdiger Geschicklichkeit zu dem schmalen Absatz hingesprungen, wo Haller sie dicht an Zaninovich geschmiegt fand. Erstaunlich war es, wie leicht sie die offensbare Gefahr hinnahmen, oder wie groß ihr Vertrauen zu uns war. Wie Zaninovich später erzählte, hatten sie die ganze Zeit hindurch geschlafen, und er habe ängstlich vermieden, an sie zu stoßen, damit sie nicht noch tiefer in den klaffenden Abgrund hinabstürzten.

Einzeln zogen wir sie mit nicht minder großer Anstrengung den Spalt herauf. Der Freude über ihre Rettung gaben sie dadurch Ausdruck, daß sie sich zuerst tüchtig im Schnee wälzten und uns dann die Hand leckten. Darauf zogen wir Haller bis zur Tiefe von 10 Meter empor, damit er die Tawe durchschneiden konnte, welche die Ladung des festgeklemmten Schlittens befestigten. Einzeln schafften wir die Geräte mit Hilfe Drels herauf, der eben anlangte. Es war aber 10 Uhr Abends, ehe wir die beruhigende Überzeugung gewannen, daß nur entbehrliche Gegenstände in die unerreichbare Tiefe des Spalts hinabgefallen seien.

Mitternachts hatten wir den Gletscher und die Region der Eisberge verlassen und das Kap Habermann erreicht. Hier schliefen wir in Gesellschaft der Hunde so schlecht als möglich.

Des Morgens am 11. April (— 13° R) brachen wir zu einer Stunde auf, wo wir uns am liebsten niedergelegt hätten, um zu schlafen. Unser Durst war so groß, daß wir uns die Fähigkeit zutrauten, einen Bach auszutrinken.

Ein weiter Umweg führte zur Westküste des Kronprinz-

Rudolf-Landes, längs der wir jetzt unsere dritte Route nach Norden einschlugen. Als wir Kap Brorok erreichten, wo die mittägige Breite mit $81^{\circ} 45'$ beobachtet wurde, gewann der Tag eine wunderbare Klarheit, und das warme Sonnenlicht lag auf dem zerrissenen Eisdialem der Doloritberge. Unter der Sonne sammelten sich trübgelbe Dünste, die Temperatur stieg bis auf 10° R unter Null, während sie am Schiff gleichzeitig nur -23° R erreichte. Die Bahn erweichte, geräuschvoll brachen die Schneewehen unter uns zusammen und war uns schon vordem der Flug der Vögel aus Norden her aufgefallen, so fanden wir jetzt alle Felswände des Kronprinz-Rudolf-Landes mit Tausenden von Alken, Tauchern und Teisten besetzt. Ungeheure Schwärme erhoben sich, und alles Land, auf das die Sonne schien, belebte das leidenschaftliche Schwirren der beginnenden Brutzeit.

Überall zeigten sich Bärenspuren, zahllos und besonders deutlich jene der Füchse. Seehunde lagen auf dem Eis. Doch sprangen sie stets ins Wasser, ehe wir ihnen auf Schußnähe zu nahen vermochten. Trotz aller dieser Wahrnehmungen wäre es nicht gerechtfertigt, diese örtliche Erscheinung eines reicheren Tierlebens auf seine tatsächliche Zunahme gegen Norden überhaupt zu beziehen. Unter solchen Eindrücken war es eine verzeihliche Übertreibung, daß wir unter uns die Nähe des offenen Polarmeers verkündeten, und ohne Zweifel hätten alle seine einstigen Anhänger, wären sie mit uns nur bis hierher und nicht weiter gewandert, dessen Vorhandensein mit neuen Gründen erwiesen.

Von erhabener Schönheit war dies ferne Land. Von einer Anhöhe aus übersah man die dunkle Wacke mit den Perlen ihrer Eisberge. Schwarze Wolken lagen darüber,

durch die die glühenden Strahlen der Sonne drangen, herab auf die blizenden Wasser. Dicht über ihr glänzte ein zweites, nur matteres Sonnenbild. Aus anscheinend ungeheurer Höhe traten die Eisgebirge von Kronprinz-Rudolf-Land in rosiger Klarheit durch die wallenden Dünste. Vogelscharen durchzogen das stille Reich.

Der 12. April (-11° R) war der letzte Tag unseres Vordringens nach Nord. Wenngleich nicht völlig klar, so war er doch heiterer als die meisten seiner Vorgänger. Um gegen die überall umherstreifenden Bären sicher zu sein, vergruben wir unser Gepäck beim Aufbruch in der Gletscherspalte, in der wir geschlafen hatten. Dann schritten wir den muldenreichen Anlauf des Berglandes hinan, über den glitzernden Schneemantel seiner trümmerfreien Hochflächen hinweg, der Höhe des Küstengebirges (bis 1000 Meter) zu.

Eine Stunde vor Mittag erreichten wir den 400 Meter hohen Vorsprung Kap Germania. Hier machten wir eine Rast, und die Beobachtung der Meridianhöhe der Sonne ergab die Breite von $81^{\circ} 57'$. Dem Küstenverlauf nach Nordost folgend, durchzogen wir, mit den Hunden ans Seil gebunden, das Firngebiet eines Gletschers, dessen Neigung und Zerklüftung uns zwang, den Schlitten zurückzulassen.

Die zunehmende Unsicherheit unseres spaltenumringten Weges, Proviantmangel, häufiges Einbrechen und die Gewißheit, seit Mittag durch einen fünfstündigen Marsch die Breite $82^{\circ} 5'$ erreicht zu haben, setzten unserm siebzehntägigen Vordringen hier endlich ein Ziel. Nur mit einem Boot wären wir imstande gewesen, noch einige Seemeilen längs der Küste weiterzureisen.

Wir befanden uns jetzt in etwa 300 Meter Höhe auf

einem Vorgebirge, dem ich als geringes Zeichen von Ehrfurcht und Dankbarkeit für einen in der geographischen Wissenschaft hochverdienten Mann den Namen Kap Fligely gab. Das Kronprinz-Rudolf-Land jedoch zog sich in nordöstlicher Richtung nach dem Kap Scharard-Osborne fort; sein fernerer Verlauf oder Zusammenhang war nicht zu bestimmen.

Mit stolzer Erregung pflanzten wir die Flagge Osterreich-Ungarns zum erstenmal im hohen Norden auf. Wir hatten das Bewußtsein, sie so weit getragen zu haben, als unsere Kräfte es erlaubten. Schmerzlich war es, Länder nicht betreten zu dürfen, die wir vor uns sahen.

Das nachfolgende Schriftstück legten wir, in einer Flasche verwahrt, in einem Felsriff nieder:

„Die Teilnehmer der österreichisch-ungarischen Nordpol-expedition haben hier in $82^{\circ} 5'$ ihren nördlichsten Punkt erreicht, und zwar nach einem Marsch von siebzehn Tagen von dem in $79^{\circ} 51'$ nördl. Br. vom Eis eingeschlossenen Schiff aus. Sie beobachteten offenes Wasser geringer Ausdehnung längs der Küste. Es war von Eis umsäumt, das in Nord- und Nordwestrichtung bis zu Landmassen reichte, deren mittlere Entfernung 60 bis 70 Meilen betragen mochte, dessen Zusammenhang und Gliederung sich jedoch nicht ermitteln ließen. Sofort nach der Rückkehr zum Schiff und nach Erholung daselbst wird es die gesamte Mannschaft verlassen und nach Osterreich-Ungarn zurückkehren. Dazu zwingen sie die rettungslose Lage des Schiffes und Krankheitsfälle.“

Kap Fligely, am 12. April 1874.

Antonio Zaninovich, Matrose.

Eduard Drel, Schiffsführer.

Zulius Payer, Kommandant.

26. Schneeblindheit während der Rückreise zum Schiff.

Zu den bestehenden Hemmnissen unseres Rückmarsches kamen verschiedene Übelstände.

Klogens Fuß hatte sich verschlimmert, und sämtliche Zurückgebliebenen waren mehr oder minder schneeblind geworden. Es war sehr zu verwundern, daß nicht auch unsere Hunde erblindeten, da sie dem grellen Licht des Schnees am nächsten und durch nichts geschützt waren. Drel ging der Schneeblindheit wegen fast mit geschlossenen Augen.

Diese Erkrankung tritt sowohl in den Polarländern als auch bei uns in den Alpen auf. Ihre Heftigkeit richtet sich nach der Beschaffenheit des Schnees, dessen blendendweiße Fläche die Lichtreflexion und Entzündung verursacht.

Zur Linderung dieses Übels bedient man sich verschiedener Mittel, selbst das Einstreuen von Schnupftabak in die Augen ist schon versucht worden. In Europa heilt man die Schneeblindheit bekanntlich binnen ein bis zwei Tagen durch nasse Umschläge. Anders verhält es sich bei tiefer Temperatur im hohen Norden. Umschläge sind kaum im Zelt möglich, und eine einfache Binde, während des Marsches getragen, befreit nicht von den wahrhaft glühenden, ununterbrochenen Schmerzen. Auf Schlittenreisen ist die Anwendung der Gegenmittel daher sehr beschränkt.

Einige amerikanische Stämme heilen die Schneeblindheit

durch warme Dämpfe. Die Creech-Indianer benutzen eine Abkochung von den harzigen Knospen der Balsampappel, doch ist dieses Heilverfahren mit heftigen Schmerzen verbunden. Wir selbst machten nasse Umschläge im Zelt und rieben mit Atropinsalbe vor dem Schlafengehen ein, ohne jedoch raschen Erfolg zu bemerken. Das einzig vorbeugende Mittel gegen die Schneeblindheit besteht in dem beständigen Gebrauch rauchgrauer, kobaltblauer oder grüner Brillen. Ihre Metalleinfassungen bedürfen der Kälte wegen des Umwindens mit Wolle. Sie sollen kein seitliches Drahtnetz haben, weil dieses das Beschlagen der Brillen schon bei geringer Kälte herbeiführt, während sich offene Brillen erst bei -30° R störend zu trüben beginnen und unausgesetzt mit der Hand aufgetaut werden müssen. Die Eskimos beugen der Schneeblindheit durch das Tragen von Scheiben aus Leder oder Holz vor, durch die man durch eine Ritze sieht. Die Kamtschadalen bedienen sich eines Netzes von Birkenrinde oder Pferdehaaren, die Tungusen, Burjaten und Jakuten tragen rings mit Tuch gefütterte Siebe von Silber oder Kupfer.

27. Ein schwieriger Rückmarsch.

Wir wandten uns zur Rückkehr nach dem Schiff — 160 Meilen fern im Süden.

Jahr für Jahr verstreicht nun abermals über diesen unwirklichen Gestaden des äußersten Nordens, und ihre Einsamkeit ist wieder so groß wie von Anbeginn. Nur die See-

vögel schwirren in ewiger Wiederkehr in den Felshängen, und in ununterbrochener Reihenfolge ziehen die weißen Tafeln der Eisfelder nach wie vor unter der Willkür des Windes dahin an den verschollenen Küsten.

Gleich ungehörten Klagen branden die Wellen eines kurzen Sommers an ihren geborstenen Klippen, und jahrtausendelang tragen die Gletscher ihre kalte Last wieder in das Grab des Meeres herab. Die Berge unter diesem winterlichen Himmel, ohne jeden Pflanzenwuchs, veralten und verfallen, und gleich Gebeinen strecken ihre Trümmerhänge die kahlen Glieder durch die wechselnde Schneedecke. Die Winde und Wolken eilen dahin, ohne Merkmale zu hinterlassen; sie dienen weder der Barke eines Fischers noch dem Grün der Saaten!

Einer Welt von Ede und Geheimnis hatten wir den Rücken gekehrt. Das Schiff aber, dem wir jetzt zustrebten — lag es noch an der verlassenen Stelle, oder war es inzwischen weggetrieben?

Erst spät abends erreichten wir in einem Zustand von Erschöpfung unser Nachtlager nahe dem Säulenkap. Nachdem wir unser noch unangetastetes Gerät ausgegraben hatten, begaben wir uns für drei Stunden zur Ruhe. Länger durften wir nicht verweilen. Jeder Windhauch konnte das Eis aus der Bucht im Norden des Alfenkaps aufbrechen und wegtreiben.

Diese Unsicherheit des Wegs bis zum Alfenkap trieb uns am 13. April (-9° R) schon zeitig morgens wieder fort. Schwer erschien uns der Rückweg, erst jetzt fielen die großen Hindernisse ins Gewicht, die wir während der Hinreise leicht überwunden hatten.

Der Weg durch die Schneewüste von Kap Broröf bis zum Kap Schrötter war anscheinend endlos. So schnell wir auch gingen, so beharrlich wir die Schritte zählten, fast vier Stunden lang blieb unser Ziel derselbe schwarze Punkt in der trüben Schneeluft des Horizonts. Erst gegen Abend kamen wir in seine Nähe, und die Zurückgebliebenen empfingen uns. Es war charakteristisch, zu sehen, wie wenige Tage ohne Arbeit und Aufsicht hinreichen, Menschen unter solchen Umständen zu demoralisieren: Die Zurückgebliebenen waren kaum mehr wiederzuerkennen. Geschwächt vom Trankeochen, matt, vom Durchfall befallen und von Langeweile heimgesucht, krochen sie ebenso erfreut wie verwahrlost aus dem geschwärtzten Zelt.

Am 14. April (bis $-12,4^{\circ}$ R) verließen wir die Hohenloheinsel bei frühem Wetter und nahmen Richtung auf die nur selten sichtbaren Koburginseln, die wir abends ($81^{\circ} 35'$ nördl. Br.) erreichten; ihr doleritisches Gestein war von ungemein grobkörnigem, kristallinischem Gefüge.

Auf den Marschen der nächsten Tage verminderten übermäßige Anstrengung, Schlafmangel und das Übergewicht von Fleischnahrung — wir hatten am 15. einen Bären erlegt — unsere Kräfte sehr, während der Appetit aller Beschreibung spottete. Die Kälte hatte in den letzten Tagen abermals zugenommen, deshalb schliefen wir von jetzt an bei Tage und marschierten in der Nacht.

Denkwürdig war für uns die Wanderung in der Nacht vom 18. bis 19. April (-20° R). Wir zogen einem heftigen, unsern empfindlichen erfrorenen Nasen höchst unangenehmen Südwestwind entgegen und bemühten uns stundenlang, unsere Fußsohlen durch heftige Bewegung der

Füße vor Erfrieren zu schützen. Als dies einigermaßen gelungen war, nahm die Tiefe und Weichheit des Schnees so zu, daß wir Schritt für Schritt einbrachen. Es kam noch schlimmer. In den tieferen Schneelagen fand sich Wasser, das in die Stiefel eindrang, und weil diese Erscheinung in Anbetracht der tiefen Temperatur nicht durch das Schmelzen des Schnees erklärt werden konnte, taten wir jeden Schritt mit mißtrauischem Zögern in beständiger Furcht vor unsichtbaren Abgründen.

Anfangs glaubten wir, das Wasser sei den Bächen zuzuschreiben, die möglicherweise unterhalb der Gletscher herabflossen, oder dem Umkippen der Eisberge oder dem Vorrücken der Gletscher, die die Ebene des Eises an einzelnen Stellen aufgebrochen hätten, weshalb wir uns von den Gletscherwänden entfernten. Daß aber die Eisdecke des Meeres selbst, und zwar auf eine große Ausdehnung hin, zersprungen sei, daß uns unsichtbare Spalten umringten und das Wasser unter dem Schnee nichts anderes war als das empordringende Meerwasser, daran wollten wir nicht eher glauben, bis uns das plötzliche Versinken der Vorangehenden keinen Zweifel mehr darüber ließ. Haller wäre auf diese Art ohne rasche Hilfe einmal vor unsern Augen verschwunden. Mit einer langen Stange fanden wir manchmal schon keinen Grund mehr. Kloss ging jetzt mit einem Bergstock voran und führte uns sehr geschickt zwei Stunden lang sicher durch die Klüfte, indem er beständig sondierte und häufig einbrach. Wir waren sehr glücklich, als wir wieder noch ungebrochene Bahn erreichten. Etliche zogen sich bei dieser Gelegenheit Frostschäden an den Füßen zu.

Vor uns im Süden lag schwarzer Wasserhimmel, die

Länder zur Seite waren in Nebel gehüllt. Bald hörten wir das unzweideutige Geräusch von Eispressungen und naher Brandung, und als wir uns in 80° 36' zur Ruhe begaben, geschah dies nur, um der unzweifelhaft unser harrenden Gefahr mit neuen Kräften zu begegnen. Obwohl sehr beunruhigt, schliefen wir dennoch einige Stunden, bis das Näherücken des Geräusches uns weckte. Entlang der wiedergefundenen alten Schlittenspur zogen wir weiter. Drel und ich gingen voraus, und schon nach wenigen hundert Schritt hatten wir den niederschlagenden Anblick des offenen Meeres vor uns. Kein weißer Saum war jenseits zu sehen. Wälle hochemporgepreßten Eises umringten dieses Wasser, das, von heftigem Wind bewegt, sich in hohen Wellenkämmen schwang; dreißig Schritt weit peitschten die Flugwasser seiner Brandung den Eisstrand. Wir erstiegen einen Eisberg und blickten über die schwarze Wasserwüste hinaus, worin jetzt alle Eisberge schwammen, an denen wir einen Monat früher vorbeigezogen waren. Auch der Eisberg unseres Depots schwamm wohl unter ihnen. Wir aber standen jetzt da — ohne Fahrzeug, fast ohne Proviant, 55 Meilen vom Schiff entfernt!

Wohin sollten wir uns nun wenden? Verzehrten wir die Hunde und schmolzen wir den Schnee mit unsern Schlitten als Feuer, so konnten wir noch acht Tage leben. Nur eine Wahl blieb, der Ausweg über Land. Weil sich das offene Wasser noch über die nackten Riffe der Hayesinseln hinaus nach Nordwest verfolgen ließ und schwere Dünste über dem Marhamsund darauf hindeuten schienen, daß auch er bereits aufgebrochen sei, so entschied ich mich für den Ausweg über die Gletscher des Wilczek-Landes.

Bald darauf aber war alles in Nebel gehüllt; die Temperatur stieg auf -11° R, Schneestreiben kam und wuchs zum Schneesturm an. Nach siebenstündigem Marsch schlugen wir das Zelt auf. Hunger, Kälte und Nässe ließen uns nicht schlafen, die Hunde lagen in brausenden Schnee gehüllt vor dem Zelt.

Am 20. April (bis $-13,5^{\circ}$ R) verließen wir nach einem Frühstück für Typhuskranke anstatt für hungrige Wölfe das Zelt in unsern dampfenden Kleidern, und als wir uns an seine windgeschützte Seite stellten, um zu warten, bis es gereinigt war, gefroren diese sofort zum Panzer. An diesem Tag erreichten wir abends glücklich das Kap Frankfurt.

Am nächsten Morgen zog Drel mit dem großen Schlitten voraus; erst nahe Kap Berghaus vereinigten wir uns wieder. Der Schnee lag wieder sehr tief. Nur mit Anstrengung kamen wir vorwärts. Lukinovich und selbst der ausdauernde Zaninovich hatten vorübergehend Ohnmachtsanfälle als Folge übergroßer Anstrengung. Wir waren sämtlich heruntergekommen und abgemagert.

Am 22. April bald nach Mitternacht erreichten wir die Schönauinsel, um die das Eis rings aufgebrochen war, so daß wir abermals in Spalten einbrachen. 25 Meilen trennten uns jetzt noch vom Schiff. Diese Strecke beschloß ich mit dem Hundeschlitten voranzugehen, um zuerst zu erfahren, ob es noch auf der verlassenen Stelle sei.

Nach anstrengendem Marsch tauchten endlich drei feine Masten vor mir auf, ich hatte das Schiff gefunden! Drei Meilen fern im Eismeer erschien es nicht größer als eine Mücke. Erst auf hundert Schritt Entfernung erblickte uns die Wache. Mit großer Freude empfingen die Zurück-

gebliebenen die Nachricht von der hohen Breite, die wir erreicht, und von den Entdeckungen, die wir gemacht hatten.

Während unserer Abwesenheit hatte auch auf dem Schiff die regste Thätigkeit geherrscht. Die Schiffsleutnants Weyprecht und Brosch hatten ihre magnetischen Beobachtungen zum Abschluß gebracht. Die Mannschaft hatte die Ausrüstung der Boote für die Rückreise nach Europa begonnen und den Proviant wasserdicht verpackt. Im übrigen hatten sich die Gesundheitsverhältnisse im wesentlichen gebessert.

28. Der Westen des Franz-Joseph-Landes.

Wahrhaft lieblich war das Wetter der letzten Tage des April. Windstille und klarer Sonnenschein machten die Thätigkeit im Freien um so behaglicher, als die Temperatur nur noch auf -15 oder -20° R herabsank. Diese vorübergehende Kälte war hinreichend, die Schneerweichung noch für einige Tage zu verhüten und die Ausföhrung einer dritten Schlittenreise zu begünstigen. Ihr Ziel war der Westen des Franz-Joseph-Landes, denn die Frage seiner Ausdehnung gegen Spitzbergen hin war kaum minder interessant als die gegen Norden.

Am 29. April verließen Schiffsleutnant Brosch, Haller und ich das Schiff. Die Hunde Jubinal und Torossy zogen den Schlitten, der mit einer Ausrüstung für eine Woche belastet war; Pökel begleitete uns als Freiwilliger. Die Ergänzung jener Winkel, die die gemessene Basis mit dem aufzunehmenden Land in trigonometrische Verbindung bringen

sollten, hielt uns so lange auf den Höhen der Wilczekinsel zurück, daß wir die nördlich folgende Ebene des Eises erst am 30. April morgens betraten.

Die Sonnenwirkung war jetzt an einzelnen Tagen bereits so groß, daß die Zelttemperatur bei Windstille mittags bis $+14^{\circ}$ R erreichte, während sie in den vergangenen beiden Monaten -10 bis -20° betragen hatte. Fiel die Temperatur während des Tages nur etwa 6° unter Null, so waren wir nicht mehr imstande, anders als in bloßer Wollwäsche und Strümpfen zu gehen.

Als wir wieder aufbrachen, fiel etwas Schnee; die Berge bedeckten sich mit Dunstmassen, deren horizontale Lagerung sie in halber Höhe durchschnitt. Nur Kap Brünn, unser Ziel, lag unverhüllt. Westlich davon war die lange Gletschermauer, die die Insel MacClintock umsäumt, das beständige Spiel der Strahlenbrechung, sie ließ sich bis Kap Dppolzer verfolgen und schien sich dann gegen Nordwest zu wenden.

Am 1. Mai ($-12,4^{\circ}$ R) wollten wir über den Simonygletscher hinweg die den Umkreis beherrschende Pyramide Kap Brünn besteigen, um von ihrer Höhe aus mit einem Blick das zu erfahren, wozu in der Tiefe viele Tagereisen gehört hätten. Doch ungünstiges Wetter entschied dagegen. Wir mußten im Zelt liegenbleiben, und Schiffsleutnant Brosch, vorher durch die magnetischen Beobachtungen an Bord abgehalten, mich seinem Wunsch gemäß nach Norden zu begleiten, widerfuhr dabei die Unannehmlichkeit, sich den Fuß zu verletzten. Nur Haller und ich verließen daher, von Pefel begleitet, am 2. Mai das Zelt, um, des heftigen Schneetreibens aus Westnordwest ungeachtet, die Berg-



Transport eines Bootes. (S. 138.)



Die erste Einschiffung während des Rückmarsches. (S. 141.)



Wir verlassen das Eismeer. (S. 146.)



Der Tod unserer Hunde. (S. 146.)

besteigung auszuführen. Zwei Stunden wanderten wir am Seil über den Simonygletscher bergan, dann im Zickzack die schroffe Pyramide des Kap Brünn hinauf. Unausgeseht mußten wir gegen Schneetreiben angehen. Niemals habe ich eine Bergbesteigung mit größerem Ungemach vollführt. Eine steile Schneeschlucht führte durch den Felskranz des Gipfels, der aus einer langen Schneide besteht. Nach fünfstündigem Marsch hatten wir ihn erreicht; eine Aneroidbeobachtung ergab über 800 Meter Höhe.

Erforderte die Besteigung infolge heftigen Windes und wahrhaft durchdringender Kälte die ganze Selbstbeherrschung strapazengewohnter Männer, um nicht unverrichteterdinge nach dem Zelt zurückzukehren, so bedurfte es jetzt auf dem Gipfel eines so unvergleichlichen Antriebes, wie ihn nur ein großes, völlig unbekanntes Land bietet, um nicht an der Möglichkeit zu verzweifeln, daselbst trotz 18° Kälte und stürmischen Windes aufmerksam zu zeichnen, zu messen, die Entfernungen zu schätzen und für die Punkte, wo sich verlässlichere Schnitte erwarten ließen, auch die Höhenwinkel zu beobachten. Erst nach mehreren Stunden der härtesten Arbeit war meine Aufgabe erledigt.

Sie galt vorzugsweise dem südlichen Teil des Zichylandes, einem großartigen Bergkomplex jenseits des breiten Markhamsees. Fast die Hälfte des Horizonts bestand aus Klippen, schimmernden Schneehöhen und grauen Felsenkesseln. Das System der Regelberge herrschte auch hier vor. Fast nur die Riechhofenspitze, der vielleicht 1600 Meter hohe Kulminationspunkt des bekannten Franz-Joseph-Landes, erhob sich als schlanke, weiße Pyramide. Das Land war überall von Fjorden zerrissen und von Gletschern bedeckt.

Seine Grenzen gegen Spitzbergen oder Gillisland ließen sich nicht bestimmen, weil noch in einer Entfernung von etwa 15 bis 20 deutschen Meilen sich deutlich Gebirgszüge erkennen ließen. Es scheint demnach, daß die Landmassen in dieser Richtung sich mindestens noch bis zum 50., vielleicht sogar bis zum 48.° ö. L. erstrecken. Zum erstenmal machten wir jetzt die Wahrnehmung, daß die Landmassen im Süden des Markhamsundes durch einen Fjord — Negrisund — getrennt seien. Er war bereits offen, und da auch im Markhamsund einige dunklere Stellen auf Sprünge im Eis deuteten, scheint es, daß Schlittenreisen im Franz-Joseph-Land nur im Anfang des Frühjahrs ohne Gefahr des Abgeschnit-tenwerdens unternommen werden können.

So groß aber auch unser Entzücken über die neuen Länder, Trophäen der Ausdauer, war, so sehr entmutigte uns der Blick nach Süden. Eine ungeheure Eisfläche dehnte sich dahin aus; ein trauriger Anblick, dachten wir an die bevorstehende Heimkehr. Nur ein einziger Wasserfaden zog sich schlängelförmig und gelbglänzend unter der Sonne hin nach Südost. Er schied das noch festliegende Landeis von dem Reich der Schollen und stand fast mit dem kleinen Bassin von Küstenwasser im Süden der Insel MacClintock in Verbindung. Doch war es nur zu gewiß, daß schon der nächste Hauch aus Süden ihn wieder schließen würde. Sonst war alles eine geschlossene Eisdecke; der unruhige Wechsel von Licht und Schatten darauf ließ keinen Zweifel, daß sie nicht aus einer Ebene, sondern aus zahllosen Teilen getürmten Eises bestand, zwischen denen da und dort dunklere Stellen sichtbar waren, Wasserplätze geringsten Umfangs.

Auf dem Rückweg brachten wir einige Zeit mit der Un-

tersuchung des unteren Gletschergebietes zu, so daß wir erst Nachmittag wieder beim Zelt eintrafen. Der Zweck unserer Reise war erfüllt. Der Rückzug zum Schiff, am 2. Mai nachts begonnen, bestand in einem zweiundzwanzigstündigen Gilmarsch. Am 3. Mai abends erreichten wir den „Segetthoff“. Die Schlittenreisen fanden damit ihren Abschluß, nachdem wir im ganzen etwa 450 Meilen zurückgelegt hatten.

29. Die klimatischen Verhältnisse.

Die meteorologischen Beobachtungen geschahen stets durch die wachthabenden Offiziere. Da diese Arbeiten anderthalb Jahre lang mit Eifer und Gewissenhaftigkeit, und zwar zum großen Theil in einem bisher noch unbetretenen Gebiet, ausgeführt wurden, so sind ihre Ergebnisse von besonderer Wichtigkeit.

Die Richtung und Stärke der Winde schien sich in der ersten Hälfte unserer Reise unter sich nahezu auszugleichen, nur daß im Süden im allgemeinen südwestliche, im Norden nordöstliche Luftströmungen einigermaßen vorherrschten.

Gewitter fanden niemals statt, auch am Nordrand Sibiriens sind sie nur selten beobachtet worden. Die Wolkenformen im Eismeergebiet besitzen niemals die scharfen Konturen jener südlicher Breiten; sie nehmen im Sommer an Fülle zu und bestehen im Winter vorzugsweise aus Dünsten und Frostnebeln, die die Klarheit der Nächte tintenfarbig trüben. Nur über großen Landmassen erhält sich die in den Tropen wie im hohen Norden gleich sprichwört-

liche Reinheit des Himmels, von der auch Koldewey, Kane, Middendorff und Wrangel berichteten. Schiffslieutenant Weyprecht sagt darüber: „Die Wolkenform ist entweder jenes gleichförmige trostlose Grau des gehobenen Nebels oder Cirrus. Dieser ist aber auch nicht die hochstehende Schafwolke wie bei uns, er besteht aus niedrigerstehenden Nebelballen, die nur höchst selten jene scharf begrenzte Form annehmen wie in den südlicheren Gegenden. An die Stelle der Wolken treten oben die trostlosen Nebel, bald höher ziehend, bald wie angenagelt sich an den Boden klammernd. Vierundzwanzig Stunden heiterer Himmel kommt im Sommer fast nie vor; meistens ist die Sonne schon nach wenigen Stunden wieder hinter den dicken Nebelmassen verschwunden. So trostlos aber auch diese ewigen Nebel sind, so nötig sind sie für die allgemeinen Eisverhältnisse. Sie sind die Bindemittel für die Sonnenwärme und zehren mehr am Eis als die unmittelbaren Sonnenstrahlen.“ Und über die Winde fügt er hinzu: „Bis zum Herbst des zweiten Jahres waren die Winde sehr wechselnd. In der Nähe von Nowaja Semlja hatten wir viele Südost- und Südwestwinde, die im Frühjahr mehr nordöstlich wurden. Eine bestimmte vorherrschende Windrichtung ließ sich erst erkennen, als wir im zweiten Winter unter Franz-Joseph-Land lagen. Hier kamen alle Schneestürme und über 50 v. H. aller Winde aus Ostnordost. — Sie brachten meistens Bewölkung mit sich, die erst wich, wenn sich der Wind mehr gegen Norden drehte. Die Winde werden, wie bekannt, durch das Eis selbst gedämpft. Sehr oft sieht man in gar nicht bedeutender Höhe die Nebelballen in raschem Flug vorüberziehen, während unten fast Windstille ist. Interessant war in beiden

Jahren im Monat Januar vor dem Eintritt der anhaltenden Winterkälte der Kampf zwischen den kalten nördlichen und den warmen südlichen Winden. Die warmen Süd- und Südwestwinde brachten Massen von Schnee und riefen innerhalb kurzer Zeit eine Temperaturerhöhung von 30 bis 35° R hervor.“

Schneefälle ereigneten sich zu allen Zeiten des Jahres; weil sie jedoch häufig in Begleitung heftiger Winde auftraten, so ließ sich die Mächtigkeit ihrer Ablagerung nicht immer erkennen. Sonderfälle von Anwehungen abgerechnet, schien die mittlere Schneetiefe auf dem Eis während eines Winters drei Fuß zu sein. Sie war unter dem Lande größer als fern davon.

Regen fällt fast nur in den warmen Sommermonaten; er besteht vorzugsweise in einem feinen Niederschlag, nie in den oft plötzlichen Ergüssen südlicherer Breiten.

30. Die letzten Tage auf dem „Segetthoff“.

Alle Sorge war vorbei. Mit Ehren konnten wir zurückkehren, denn unentreibbar waren die Beobachtungen und Entdeckungen, die wir gemacht hatten. Der bevorstehende Rückzug konnte kein größeres Übel bringen als den Tod. Die Tage bis zum Antritt dieses Rückzugs oder wie Klotz es nannte, „bis zum Plündern des Schiffes“, waren der Erholung gewidmet. Nicht mehr viel Zeit war dazu übrig, und die kurze Frist des Wohllebens, an dem nun alle teilnahmen, machte aus dem Schiff einen Staat von Epikuräern.

Emsiger noch suchten wir die Erfahrungen in Sicherheit zu bringen. Schiffslieutenant Weyprecht ließ den reichen Schatz der meteorologischen und magnetischen Ablesungen, die Logbücher und Schiffspapiere am 18. Mai in einer Blechküfte verlöten. Wenige Tage darauf wurde auch ich mit der Ausführung eines genauen und übersichtlichen Doppels der Aufnahmen fertig.

Im übrigen verlief diese Zeit mit unerwarteter Geschwindigkeit, die Tage waren am Ende, kaum daß sie begonnen. Jedermann war damit beschäftigt, seine Kleidung für den Rückzug instand zu bringen. Das Schiff — nicht mehr gepflegt wie einst —, zeigte Spuren zunehmenden Verfalls. Eine große Zahl getöteter Bären lag auf dem Eis, immer neue Opfer kamen hinzu. Kleinere Ausflüge, die mit den Hunden nach dem Lande gemacht wurden, beendeten die durch die große Tiefe des Schnees überall sehr erschwerten Untersuchungen über die Gletscherbewegung. Die letzte dieser Wanderungen fand am 15. Mai statt, und hier an der Stelle, wo wir es zuerst betraten, nahmen wir Abschied von dem Land, das die glückliche Laune einer Scholle uns geschenkt hatte, um uns eine Rückkehr ohne demütigende Enttäuschung zu ermöglichen. Damit waren alle Aufgaben der Expedition unter den vorhandenen Umständen als erledigt zu betrachten, alle Gedanken galten nun dem Rückzug nach Europa.

Die Ausrüstung zu diesem Rückzug war schon vor dem Antritt der Schlittenreisen von Schiffslieutenant Weyprecht und mir beraten und dann mit der größten Umsicht durchgeführt worden. Ihre Grundlage bestand in dem trefflichen Material der Schlittenreisen. Die besonderen Vor-

kehrungen, die noch hinzukamen, beschränkten sich auf zweckmäßige Verpackung der Lebensmittel und auf möglichste Verminderung des Gepäcks. In bezug auf dieses setzte uns die rasche Abnahme der Kälte und das Steigen der Temperatur selbst über den Gefrierpunkt in die Lage, unsere Bekleidung auf ein Mindestmaß herabzusetzen, ohne unsere Gesundheit zu gefährden; ebenso ließ sich keine behaglichere Schlafstätte für Eismeerreisende ersinnen als das Innere eines trockenen, zeltüberspannten und mit Decken versehenen Bootes. Es war daher zu erwarten, daß wir mehr durch Hitze als durch Kälte leiden würden. Drei unserer Boote waren für den Rückzug bestimmt. Unser Gepäck betrug allein an Lebensbedarf etwa 50 Zentner, mit allem übrigen etwa 90 Zentner.

Von unsern Hunden konnten nur noch Zubinal und Sorossy zum Ziehen des kleinen Schlittens verwendet werden, die andern wurden erschossen.

Unsere persönliche Ausrüstung bestand während des Marsches in zwei Wollhemden, einer wollenen Unterhose, drei Paar Strümpfen, ledernen Wasserstiefeln und Mützen und einem Pelz zum Schlafen. Jedermann trug außerdem noch ein großes Messer, einen Löffel und ein Paar Schneebriillen bei sich. Keinen andern Luxus gestatteten uns die Umstände als die Mitnahme eines Tabakbeutels je Kopf. Jeder wurde aber mit solcher Kunst gefüllt, daß er an Schwere einem Stein gleich. Es war nicht gestattet, auch die Röcke mit Tabak zu füttern.

Unser Reiseplan war einfach. Wir beabsichtigten, fast genau südlich nach dem Lebensmitteldepot bei den Barentsinseln zu marschieren. Hier wollten wir den Proviant er-

gängen und dann längs der Küste Nowaja Semljas hinabfahren, um eins jener Schiffe zu erreichen, die die Lachs-fischerei in den Flüssen dieses Landes bis zum Beginn des Herbstes zurückhält. Es war auch nicht unmöglich, daß wir schon vorher an der Nordküste Nowaja Semljas von einem norwegischen Robbenschläger entdeckt und aufgenommen würden.

Unter allen Umständen sollten die Boote trachten, beisammen zu bleiben. Für den Fall aber, daß sie dennoch getrennt würden, galten die Wilhelmsinseln bis Mitte August als Sammelplatz. Zum Marsch selbst wurde im Anfang die Nacht gewählt, die Tageszeit diente zum Schlafen, doch wurde die Einhaltung dieses Verfahrens durch besondere Umstände immer mehr vermindert.

Allen Erfahrungen nach hing das Gelingen des Rückzugs davon ab, daß wir das eisbedeckte Meer bis Ende August überwunden hatten. Seine größten Schwierigkeiten waren von der Schneerweichung zu erwarten; denn wenn gleich das Thermometer noch anfangs Mai auf 14 bis 17° unter Null fiel und scharfe Nordostwinde die Auflösung des Schnees noch etwas hinausshoben, so näherten sich die mittleren Tagestemperaturen doch schon dem Nullpunkt, am 16. Mai wurde dieser zum erstenmal überschritten.

31. Die Reise im Eismeer.

Der 20. Mai, der große Tag, war endlich da, — derselbe Tag, an dem der Polarforscher Kane 1855 sein Schiff verlassen hatte. Mit Freude begrüßten wir

ihn, denn er führte uns zur Tat. Doch es war ein ergreifender Anblick, als die Flaggen an die Masten des „Segetthoff“ genagelt wurden und der Rückzug begann, 1000 Meilen entfernt von den ersten Niederlassungen der Menschen.

Der Gedanke, ein Schiff zu verlassen und sein Geschick dem Zufall anheimzugeben, hat selbst unter gewöhnlichen Verhältnissen etwas Beunruhigendes. Um so mehr ist dies der Fall im fernen Eismeer. Aber auch hier hatte die Gewohnheit ihren abhärtenden Einfluß geübt. Monatelang hatten wir täglich in der Furcht gelebt, es zerquetscht zu sehen. Und doch war es uns zwei Jahre lang eine schützende Heimat gewesen. Unter seinem Obdach hatten wir der Gewalt der Eisbewegungen sowohl als auch den Stürmen und der Kälte Troß geboten. Mit all diesen Erinnerungen mußten wir es jetzt verlassen. Ein Schriftstück mit der Begründung dieser Entscheidung war auf dem Kajütentisch niedergelegt worden.

Auch von seinen Schätzen mußten wir uns trennen, den zoologischen, botanischen und geologischen Sammlungen, den Instrumenten, der kostbaren Bibliothek, dem Proviant, der noch reichlich für ein halbes Jahr reichte und den 67 zubereiteten Eisbärfellen. Einige hatten die mitgebrachten Lichtbilder ihrer Freunde oder Bekannten in ihren Rahmen ans Land getragen und an einer Felswand aufgehängt, um sie dem Schicksal des Schiffes zu entziehen, von dem wir annahmen, daß es binnen kurzem ans Land gedrängt und zerpreßt werden müsse. Nur unser Munitionsvorrat für die Lefauchergewehre war nahezu erschöpft, so daß wir uns für den Fall eines dritten Winters vorzugsweise der

sonst trefflichen Werndlgewehre hätten bedienen müssen, für die noch einige tausend Patronen vorhanden waren.

Wir hatten am Tag geschlafen und abends das letzte Mahl auf dem Schiff eingenommen; dann waren wir in leichtem Reiseanzug ausgezogen, um uns vor den Booten zu versammeln. Dunkle Wolkenmassen, die über dem Lande lagen, hatten die Sonne verhüllt, und unser Weg führte nach Süden hin in das trostlose Einerlei schneebedeckter Eishügel, — 3 Monate lang war es fortan unsere Welt.

Die Leistung des ersten Tages bestand darin, daß wir, elf und zwölf Mann vor ein Boot oder einen Schlitten gespannt, diesen mühevoll eine Meile weit nach Süden schafften, auf den „Segetthoff“ zurückgekehrt nochmals See tranken und nach dreimaliger Wiederholung dieses Wegs uns in der Nähe des Schiffes zur Ruhe begaben.

Nie machten wir in der Folgezeit größere Fortschritte. An manchen Tagen aber kamen wir nicht einmal auf eine halbe Meile, und es half sehr wenig, daß wir auch den geringsten Wind aus Nord benützten, um sowohl für die Boote als auch für die Schlitten die Segel zu setzen. Die Ursache dieser geringen Fortschritte lag in der Erweichung des Schnees, infolge deren die Schlitten tief einsanken, und die Bootschleifen sich ihrer niedrigen Hörner wegen überall stemmten und eingruben. Es war vollständig unmöglich, unser Gepäck auf einmal fortzuschaffen. Die Hälfte von uns genügte kaum, um einen Schlitten oder ein Boot fortzubringen. Dadurch waren wir genötigt, den Weg Strecke für Strecke, dreimal Lasten ziehend, zweimal ledig, zurückzulegen, im tiefen Schnee wahrhaft sinnverwirrende

Anstrengungen. Fast bei jedem Schritt brachen wir knietief in den Schnee ein, besonders Unglückliche auch an Stellen, wo die andern leicht über die Oberfläche hinwegschritten.

Die Hunde sollten an der Fortschaffung des Gepäcks teilnehmen. Kapitän Carlson hatte es übernommen, ihnen dabei behilflich zu sein. Allein sie erwiesen sich ihm gegenüber träge und unfolgsam, fuhren den belasteten Schlitten mit Vorliebe in tiefem Schnee fest, und der alte Mann konnte ihn daraus allein nicht befreien.

In der ersten Woche kehrte ich mit einem Begleiter regelmäßig zum Schiff zurück. Dort suchten wir alle die bescheidenen Bestellungen und Bitten zu erfüllen, die man uns ans Herz gelegt hatte. Der Raum wurde durchsucht. Aus vielen der Fässer jedoch, die wir öffneten, sah nichts mehr hervor als ein eingesalzenes Bärenfell. Massen von Tee wurden verwandt, ein Ackerfäßchen mit dem konzentrierten Getränk davon zu füllen, der Rumvorrat erschöpft, ihm liebliche Stärke zu verleihen. Wir waren Räuber, die sich selbst überfielen. Vor dem Schiff zeterten und haderten die Eismöwen in Schwärmen um die erschlagenen Bären. Zuweilen sah man auch abends Bären das Schiff in der Ferne umkreisen und darauf warten, bis die Reihe des Raubens an sie käme. Sie schienen nur des Moments zu harren, bis das Schiff völlig verödet sei, um diese ihrem Geschlecht bisher so feindselige Burg für alle Zeiten in Besitz zu nehmen.

Bisher hatten uns die Bären noch einiges Geleit auf unsern Weg gegeben. Am 23. Mai war einer von Weyprecht erlegt worden, und die Möwen, die überall sofort zur

Stelle waren, wo es etwas Eßbares gab, hatten seine Überreste erstaunlich sauber bis auf die Knochen verzehrt.

Am 26. Mai befand ich mich mit dem Hundeschlitten zwei Meilen von der Abteilung entfernt, um zurückgelassenes Gepäck nachzuschaffen, als ich plötzlich einen Bären sah, der etwa hundert Schritt entfernt lag und schlief. Sofort stürmten die Hunde heulend auf ihn los; ich hatte Mühe, sie zum Halten zu bringen, indem ich den Schlitten zwischen einigen Hummocks umwarf. Der Bär hatte sich aufgerichtet, von einer Kugel getroffen, schleppte er sich nur mühsam fort. Die Hunde aber rissen den Schlitten mit sich und griffen den plötzlich ermutigten Bären mit einer Wut an, die ihnen bei dem geringsten Hemmnisse, das der Schlitten fand, verderblich werden mußte. Torossy insbesondere verriet durch sein Auspringen, Bellen und Wedeln eine beunruhigende Unklarheit über die Sachlage und wurde nur durch Jubinal den Klauen seines Angreifers entzogen; denn sooft der Bär das Gespann erreicht hatte, schwenkte Jubinal in einem zierlichen Bogen ab, bis ich so nahe herangeeilt war, daß ich den Bären mit einer letzten Patrone sicher töten konnte.

Die Mitte des Monats Juni war herangekommen. Noch immer herrschten südliche Winde und kein Wasser war zu sehen. Wochenlang hatten wir bereits im Umkreis des Schiffs herumgelegen, der dritte Teil des Proviantes war fast verzehrt und von den 250 deutschen Meilen unseres Rückwegs hatten wir erst $1\frac{1}{4}$ Meile zurückgelegt. Ging es so fort, so hatten wir die Aussicht, binnen 20 Jahren sicher nach Haus zu kommen. Es war kein Zweifel darüber möglich, daß die dichte Lage des Eises in der noch so frühen

Jahreszeit alles Reisen zu Wasser, selbst für unsere kleinen Boote unmöglich machte.

Am 17. Juni hatte sich eine Wacke im Süden geöffnet, und eilig waren wir dorthin aufgebrochen. Hier kam es am Morgen des nächsten Tages endlich zu unserer ersten Einschiffung. Dabei tauchte ein Walroß, das erste, das wir in dieser Gegend sahen, nahe vor uns aus dem Wasser. Die Boote wurden in die Wacke hinabgelassen und mit Lebensmitteln und Gepäck beladen, die Schlitten aber auf die Schleifen gebunden und schwimmend nachgezogen.

Auch die Hunde wurden verteilt. Wir kamen indes nur sehr langsam vorwärts, kaum eine Meile in der Stunde. In den folgenden Wochen bestand die Reise abwechselnd in Bootsfahrt und Marsch über das Eis.

Am 27. Juli hatten wir $78^{\circ} 48'$ erreicht, dann trat Südwestwind ein, und nach zweitägiger Arbeit beständigen Herausziehens und Übersetzens der Boote sahen wir uns am 29. Juli wieder bis auf $78^{\circ} 50'$ zurückgetrieben. Das Wetter war in dieser Zeit meist noch trüber als sonst. Auch in der folgenden Woche hielten südliche Winde an; oft fiel heftiger Regen, und mühsam schleppten wir uns am 31. Juli und 1. August durch die Nebel weiter.

In dieser Zeit pflegten wir eifrig Seehundjagd. Im Laufe der letzten sechs Wochen hatten wir erst sechzehn dieser Tiere erlegt, darunter befanden sich zwei „Storkobben“. Ihre Leber wimmelte von Parasiten, so daß wir sie nicht zu essen wagten. Die Seehunde zeigten sich gewöhnlich nur dann nahe am Wackerande, wenn wir Lasten ziehend mit großem Geräusch dort angekommen waren. Nach siebzehn Fehlschüssen wurden am 2. August endlich

zwei Seehunde erlegt, auch die Hunde konnten nun wieder gesättigt werden. Wiederholt hatten sie zwei Tage gefastet, denn die Blechbüchse, in der ich Speckabfälle, Fellstücke, Augen und dergleichen für sie zu sammeln pflegte, war häufiger leer als voll.

Glücklicher waren wir bald darauf mit einem sehr großen Bären, der in dem Augenblick erlegt wurde, als er im Begriff stand, über einen fünfzig Schritt breiten Kanal zu uns herüberzuschwimmen. Indem wir von seinem Fett genossen, überzeugten wir uns, daß der Tran des Bären weit schlechter als der des Seehundes ist, weil er mehr Gewebstoffe enthält.

Noch bis Ende Juni waren die Schollen mit tiefem Schnee bedeckt und in ihrer Mitte gab es vereinzelte Löcher, wie sie die Seehunde offen zu halten pflegen, wahre Fallen für die, welche unbedacht in ihre Nähe gerieten. Unter anderm gelang es auch Dr. Repes, dies festzustellen. Er brach in ein solches Loch bis zur Brust ein.

In dem Maß, als die Eisfelder zusammenschmolzen, kamen wir schneller vorwärts.

Am 7. August schätzten wir unsern Fortgang sogar auf zwölf Meilen. Es war der erste Tag ohne Schlittenziehen und Übersetzen, und als wir mittags unter leichtem, gut verteiltem Eis hielten, sahen wir eine weitgedehnte Schwingung der Meeresoberfläche aus Süden heranziehen, die das Eis gleichmäßig langsam hob und senkte: „Die Dünung,“ riefen wir jubelnd aus, — „das offene Meer in unserer Nähe!“

Unter offenem Meer aber verstanden wir damals soviel

wie Rettung. Unsere Überraschung, seine Nähe schon unter dem 78. Breitengrad zu fühlen, war so groß, daß wir trotz dieses untrüglichen Anzeichens kaum daran zu glauben wagten; eine unbeschreibliche Aufregung bemächtigte sich unserer. Nur für einen Augenblick wechselte diese ihren Gegenstand, als wir zwei Bären erblickten, die hundert Schritte von uns entfernt im Wasser überschwammen. Sofort begannen zwei Boote die Verfolgung. Allein die Bären schwammen rascher, als vier Mann in jedem Boote zu rudern vermochten, und erhoben sich zuweilen, nach ihren Verfolgern zurückblickend, weit über das Wasser. Plötzlich war einer der beiden Bären spurlos verschwunden, gleich darauf hatte der andere ein Eisfeld erreicht und sich auf dieses emporgezogen. Er war unvorsichtig genug, uns hier entgegenzustarren. Als jedoch ein Schuß aus dem vorderen Boote fiel, entlief er und schwamm so rasch zu einer entlegenen Scholle hinüber, daß es vergeblich gewesen wäre, ihm noch ferner nachzusetzen.

Aber noch einmal schloß das Eis uns ein, mehrere Tage lagen wir fest. Alle geistige Tätigkeit bestand in den zwei Wünschen, daß das Eis sich bald zerteilen und die nächste Mahlzeit bald wieder fertig werden möchte. Niemand besaß mehr einen Reservenvorrat ersparter Lebensmittel, die Tage waren vorbei, wo man einen brotgefüllten Strumpf am Leibgurt des einen sah, oder einige Bärenrippen in der Hand des andern, die er beim Übersetzen über das Eis mit sich schleifte. Und bei allem Hunger, den nur der Müßiggang uns fühlbar machte, hatten dennoch einige die Beleidigung von Wachteln angenommen. Hätte man uns zurzeit auf unserer Scholle tot aufgefunden, so würde man geglaubt

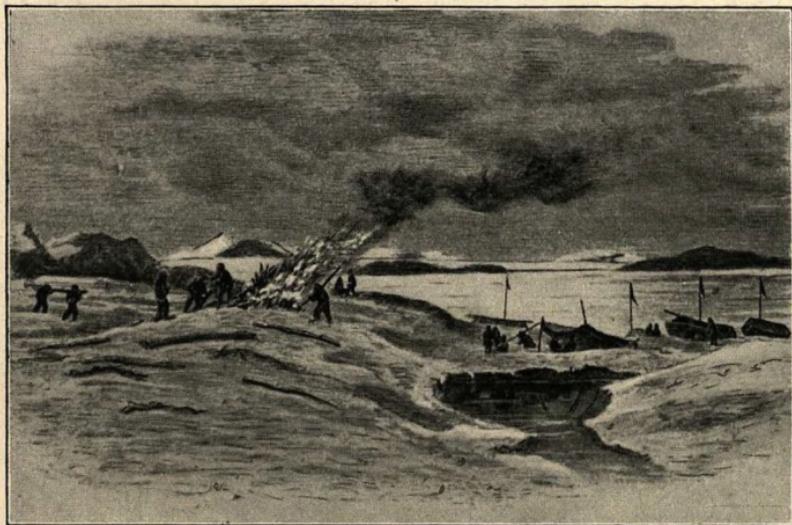
haben, wir seien infolge vielen Essens gestorben, — so dick waren die meisten von uns geworden.

Am 9. August hatte unsere Breite $78^{\circ} 9'$ betragen, ungünstiger, als wir erwartet hatten. Doch was würde uns selbst der 77° Grad genützt haben, wenn das offene Meer nicht wirklich schon jetzt in unserer Nähe war, — das offene Meer, an das, seitdem das Wort einmal ausgesprochen war, sich alle Hoffnungen klammerten. Nur das Geräusch einer Brandung, das entweder unsere Einbildung oder unsere durch die Not geschärften Sinne aus Günden herüberhörten, war für diese Hoffnung noch eine Stütze.

Auf diese Weise verlief auch der 10., 11., 12. und 13. August, das Kalfatern unserer Boote bildete die einzige Zerstreuung. Der Wind behielt seinen westlichen Charakter, und wie so oft, trieben wir auch jetzt rechts von seiner Richtung dahin; denn am 10. August betrug unsere Breite $78^{\circ} 6'$ in $60^{\circ} 45'$ Länge, am 11. August $78^{\circ} 1'$, am 13. August $77^{\circ} 58'$ in $61^{\circ} 10'$ Länge.

Am 12. August abends hatte sich das Eis etwas gelockert. Den ganzen Tag hindurch regnete es, in der folgenden Nacht fiel die Temperatur mehrere Grad unter Null. Am 13. August hatte sich zolldickes Eis auf der Oberfläche der Süßwasserlachen gebildet, und da wir des Morgens zu ihnen hintraten, um wie gewöhnlich daraus zu trinken oder Toilette zu machen, mußten wir erst ihre harten Krusten durchbrechen. In allen Zügen sprach es sich aus, daß der Sommer Abschied genommen und der kurze nordische Herbst begonnen habe. Auch am Tag hatten wir jetzt den Eindruck der wiederkehrenden Kälte.

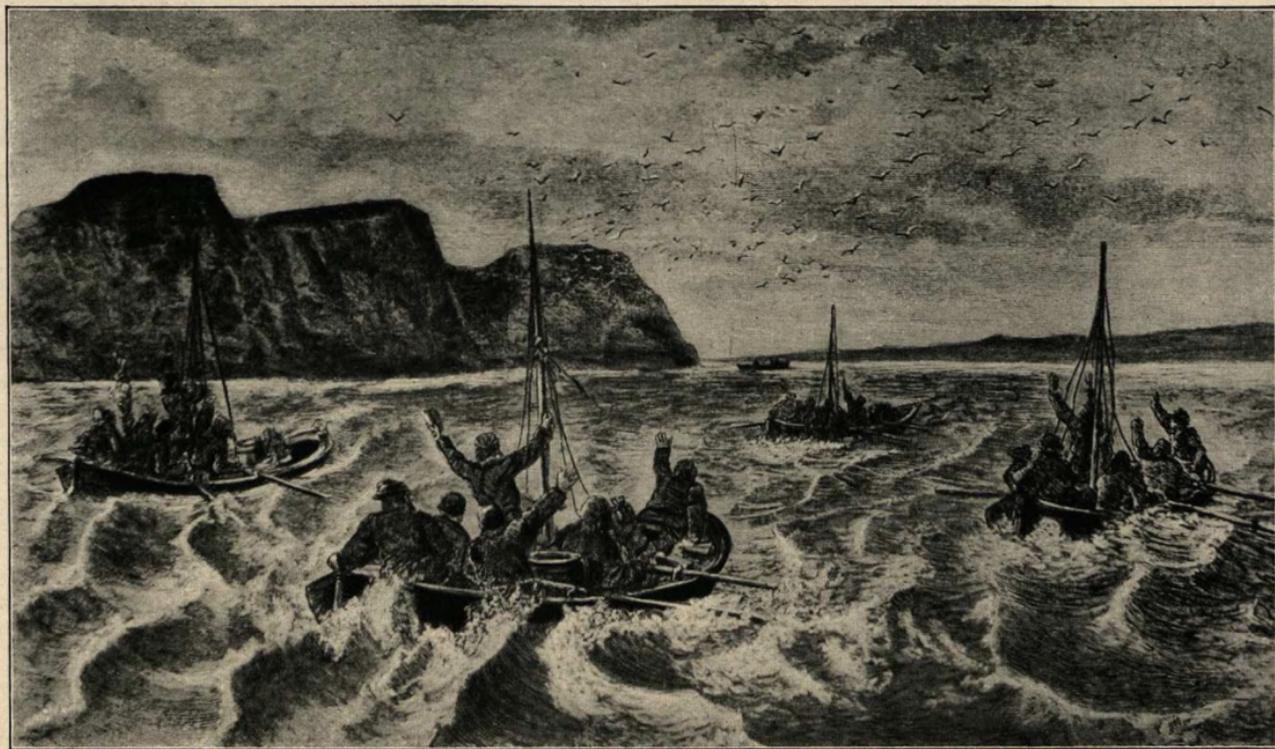
Endlich am 14. August öffnete sich das Eis etwas, wir



Ankunft auf Nowaja Semlja. (S. 150.)



„Dann sanken wir, von Rauch umhüllt und tief erschöpft,
auf die nassen Steine nieder.“ (S. 153.)



Die Rettung. (S. 154.)

vermochten unsere Reise wieder fortzusetzen. Kurz vor dem Ausbruch wurde ein Seehund geschossen, den die Hunde entdeckt und bellend angefallen hatten; es war der achtzehnte und letzte während des Rückzugs. Rings um uns war Treibeis, und wir hatten das Gefühl, als sei die Stunde nahe, die uns dem Eis entreißen sollte, und wie alle Dinge in der Welt erst dann an Wert gewinnen, wenn wir im Begriff stehen, sie zu verlieren, so fiel uns auf einmal der Gedanke schmerzlich, dem starren Reich des Pols binnen wenigen Augenblicken schon für immer entsagen zu sollen, der Eismeerwelt, die sich jetzt mit ihrem vollen Zauber schmückte. Segelnd zogen wir weiter; die Waden werden immer größer, das Eis nahm ab und die Dämung zu. Endlich lag der letzte Saum des Eises vor uns, darüber hinaus grenzenlos das offene Meer!

Nirgends mehr durchbrach den finstern Baldachin des Himmels das unheilvolle Zeichen des Eisblinks; nicht minder groß als unsere Freude war unsere Verwunderung, die Grenze des Eises schon hier in der überraschend hohen Breite von $77^{\circ} 40'$ (61° Länge) und damit schon gleich die erste Bürgschaft unserer Rettung erreicht zu haben.

In der Luftlinie hatten wir vom Schiff aus bis hierher 131 Meilen zurückgelegt, in Wirklichkeit aber 300 Meilen mit Schlitten und Booten durchzogen.

Das Eismeer lag jetzt hinter uns, und hier auf der letzten Scholle trafen wir unsere Vorbereitungen für die Reise über das offene Meer.

32. Eine gewagte Fahrt über das offene Meer.

Der offene Dzean lag jetzt vor uns, — der allumfassende Dzean. Nie ist seine glänzende Flut mit inbrünstiger Freude betrachtet worden, als von der kleinen Schar, die nach furchtbaren Kämpfen den Banden des Eises entronnen, ihre Arme emporhob, die heilige Flut zu begrüßen.

Der Tag unserer Befreiung war der 15. August, Mariä Himmelfahrt, und wie zu einem Fest schmückten wir unsere Boote mit den Flaggen.

Mit drei Hurras stießen wir vom Eis ab, und die Fahrt über das freie Meer begann. Ihr glücklicher Verlauf hing vom Wetter und unablässigem Rudern ab; trat ein Sturm ein, so mußten die Boote sinken.

Bald jedoch mußten wir sehen, daß unsere Hunde seekrank wurden und die Boote in so unruhige Schwankungen brachten, das der geringste Seegang uns verderblich werden mußte. Es war auch kein Platz für sie in den überfüllten kleinen Fahrzeugen, kein Wasser und kein Proviant; — im Stich lassen wollten wir sie nicht, und so war die einzige, wenngleich schmerzliche Form unseres Dankes: ihr Tod! Eine einzelne Scholle, an der wir noch vorbeikamen, wurde die Ruhestätte unserer Hunde — unserer treuen Freunde, unserer Begleiter in allen Lagen, unserer Helfer in aller Not, und der Theilhaber an allen Erfolgen. —

Mit unendlicher Befriedigung sahen wir den weißen

Saum des Eises nach und nach verschwinden. Unser Kurs war mit Süd zu West auf die Barentsinseln gerichtet. Hier wollten wir die dringendsten Ergänzungen unseres Proviantes dem Depot des Grafen Wilczek entnehmen und dann der Küste Nowaja Semljas entlang hinabfahren, um nach einem Fischerschiff zu spähen. Unsere größte Hoffnung setzten wir dabei auf die Gegend der Admiralitäts-Halbinsel, die Matotschkin-Schar und die Dunenbucht. Schiffe norwegischer Walrossjäger waren nur im Norden und bis zur Matotschkinstraße zu erwarten, südlich davon dagegen russische Lachs Fischer. Das nächste Land war 50 Meilen von uns entfernt. Es kam alles darauf an, daß wir seine schützenden Ufer erreichten, bevor das Wetter umschlug. Gelang dies nicht, so blieb uns keine andere Wahl, als den größten Teil unseres Proviantes über Bord zu werfen, um die Boote zu entlasten.

Tagelang ruderten wir mit Aufbietung aller Kräfte nun die offene See hinab. Am 16. August morgens trat eine nördliche Brise ein, und durch etliche Stunden segelten wir mit gutem Erfolg. Um diese Zeit kam Nowaja Semlja in Sicht, — nichts als einige silberglänzende Punkte über der Wasserflut. Einige der Leute hielten sie im ersten Augenblick für das nach Süden hin wiederkehrende Eis; aber es waren die Schneegebirge der Umgebung von Kap Nassau, dort, wo die hohen Landmassen der Küste plötzlich aufhören, und das nach Nordosten gerichtete Land den monotonen Charakter einer fast berglosen Vergletscherung annimmt und zu jenen einsamen Gestaden reicht, wo Barents seit drei Jahrhunderten den ewigen Schlaf schläft.

Unser Fortgang hatte jetzt nichts mehr von der lähmen-

den Geringsfügigkeit von ehemdem*. Mittags erreichten wir die Breite von $76^{\circ} 46'$, am 17. August trat durch die Morgennebel die malerische Bergfront südlich des Kap Nassau nahe vor uns, violett und rosa, und in einzelnen roten Lichtern glühte darunter das gelbe Meer. Dann trat wieder Nebel ein; nach dem Kompaß ruderten wir in seiner Hülle weiter, und so charakterlos war unsere Umgebung geworden, daß alle Boote in der Luft zu schweben schienen. Eine Strömung entführte uns während der Dauer dieses Nebels so sehr nach Südwesten, daß wir nachmittags, als das Land wieder zum Vorschein kam, die Beobachtung machten, daß wir die Stelle unseres Depots ungesehen bereits überschritten hatten. Der Karte entnahmen wir, daß wir uns schon in $75^{\circ} 40'$ Breite und 58° Länge befanden; der Zeitverlust eines Umweges von etwa 100 Meilen stand nicht im Verhältnis zu der geringen Vermehrung, deren unser Proviant in Anbetracht der überlasteten Boote überhaupt noch fähig gewesen wäre. Am folgenden Tag traten vor uns, in äußerster Ferne, die höheren Teile der Admiralitäts-Halbinsel über den Horizont. Wir hielten auf sie zu nach Süden hin und machten einen vergeblichen Versuch, an der Küste nördlich der Swosdarew-Bai zu landen. Der Strand war voll Klippen und Untiefen, zwischen denen eine schwere Brandung tobte und uns eine Vorstellung von der Schwierigkeit gab, die das Landen an den gleichartigen Gestaden der Barenzinsel verursacht hätte. Vor zwei Jahren war die Küste dort von einem breiten Streifen festen Eises umsäumt gewesen; die

* Die Barenzische Expedition dagegen brauchte bei ihrem Rückgange (1597) 25 Tage zu der 60 Meilen langen Strecke vom Kap Nassau bis zu den Kreuzinseln.

Unlage des Depots war darüber hinweg mit dem Schlitten geschehen. Jetzt aber zeigte sich nirgends noch an der Westküste Nowaja Semljas ein Stückchen Eis; das klippenumgürtete Land konnte daher nur in den Booten erreicht werden.

Auch sonst waren die klimatischen Veränderungen der Jahre 1872 und 1874 von auffallender Bedeutung. Damals waren die Berge Nowaja Semljas zum größten Teil mit Schnee bedeckt, jetzt aber zeigten nur noch die höheren Teile seiner Gletscher Schnee, und in 76° nördl. Br., an derselben Stelle, wo vor zwei Jahren dichtes Eis gelegen hatte, beobachteten wir jetzt eine Meerestemperatur von +3° R, während die der Luft +5° R betrug. In allen Zügen stimmen somit die klimatischen Erscheinungen von 1871 mit denen von 1874 überein. Sie scheinen auch auf der Ostküste Nowaja Semljas geherrscht zu haben; denn Kapitän Wiggins besuchte das Karische Meer bis zur Mündung des Ob und wurde nur an dessen Mündung einige Wochen vom Eis eingeschlossen.

Die Unnahbarkeit der meisten Küstenstellen Nowaja Semljas hatte uns genötigt, unsere Reise bisher aufenthaltslos fortzusetzen, obgleich durch die langdauernden Anstrengungen des Ruderns unsere Arme bereits steif und angeschwollen waren. Vergeblich hatten wir bisher nach einem Fahrzeug umhergesehen. Es war Windstille eingetreten; ein Schiff, das wir zu sehen glaubten, und dem wir emsig entgegenruderten, erwies sich beim Näherkommen als ein kleiner Eisberg. Es war keine andere Wahl, als der Küste entlang weiter nach Süden zu reisen, ihre Buchten abzuschneiden und dem Ufer so nahe als möglich zu bleiben.

In der Nacht ruderten wir über die breite Swosdarew-Bucht; ihre imposanten Berge und Gletscherströme waren die einzige Unterbrechung dieses schon durch seine Langweile aufreibenden Galeerendienstes. Seitdem wir unter die Küste Nowaja Semljas gekommen waren, hatten wir ein Gebiet der Alken betreten, die mit kleinen Krebsen in den Schnäbeln über unsere Köpfe hinwegschwirrten. Unaufhörlich wurde auf sie geschossen, ohne daß die Fahrt dadurch im mindesten unterbrochen worden wäre. Ebensovienig entstand durch die Zubereitung der Mahlzeiten, denen die erbeuteten Vögel die dringend benötigte Verbesserung verliehen, ein Aufenthalt.

In der Nacht vom 17. bis 18. August ging die Sonne um Mitternacht zum erstenmal wieder unter. Am folgenden Nachmittag landeten wir im Süden des „schwarzen Kaps“ an einer Stelle, die sich durch eine Üppigkeit der Vegetation auszeichnete, die unsern an das eintönige Weiß gewöhnten Augen wie ein Garten erschien. Nichts erinnerte mehr an das Polargebiet, weder das Land noch die Temperatur oder das Wetter. Die weite Bucht, die sich nach Süden hin angesichts der Admiralitäts-Halbinsel öffnete, wäre für uns ohne ihren Gletscherkranz ein Golf Italiens gewesen.

Seit Monaten war es das erste Land, das wir wieder betraten. Völlig erschöpft, wankend und wie gerädert lagerten wir uns auf seinen weichen Grasfluren, lauschten dem rhythmischen Brausen der Brandung. Aus gesammeltem Treibholz erhob sich die Flammengarbe eines mächtigen Scheiterhaufens. Einige stiegen noch die Wasserrisse hinan und sammelten sogar Blumen. Vergiftmeinnicht gab es in Menge, auch Kräuter, die wir dörreten und rauchten. Wir

meinten hiermit einen trefflichen Tabak gefunden zu haben. Wer aber in jener Zeit noch etwas wirklichen Tabak sein eigen nannte, der erfreute sich jenes gewissen Übergewichts, das der Besitz stets verleiht. Ich selbst gehörte zu diesen Glücklichen, und ich lese in meinem Tagebuch, daß ich damals drei Alkenhälse für eine Pfeife Tabak von Dr. Repes eintauschte.

Diese Harmlosigkeit war indessen nicht von langer Dauer. Die Nothwendigkeit, so rasch als möglich ein Schiff zu finden, weckte uns bald wieder aus tiefem Schlaf. Viele hatten ihn im Freien gefunden, da es in den Booten zu heiß geworden war. Unaufhörlich donnerten die Gletscher Nowaja Semljas, und wie in den Alpen, so deuteten wir dieses Zeichen auch hier auf eine Verschlechterung des Wetters.

Noch fuhren wir am 19. August bei klarem, ruhigem Wetter längs der Admiralitäts-Halbinsel hinab. Ihre Terrassen sprechen für ihr allmähliches Emporsteigen aus dem Meer. Je südlicher wir kamen, desto verlässlicher erwiesen sich die Karten.

Erst am 21. August erhob sich ein frischer Ostwind. Die See wurde bewegt, die Boote füllten sich mit Wasser, während wir mit rascher Fahrt segelnd dahinzogen. Wir waren gänzlich durchnäßt und getrennt, als wir in die Bucht von Suchoi Nos einliefen ($73^{\circ} 47'$ Mittagsbreite), um das Nachlassen des Windes abzuwarten und uns wieder zu vereinigen. Besonders gefährdet war in solchen Fällen das Boot Broschs, weil seine Bordwand den Wasserspiegel nur wenig überragte.

Bei einem Feuer aus Treibholz und aufgefundenen

erratischen Braunkohlenstücken wurden unsere Kleider rasch getrocknet. Aber sowohl hier als auch bei jeder andern Landung erregte es unser Mißfallen, daß die Renntiere es unterließen, sich zu zeigen, obgleich uns die herrlichsten Weideplätze umgaben. Eine große Menge gesammelten Löffelkrautes, das wir mit etwas Pemmikan dünsteten, war dafür ein geringer Ersatz. Auch die Alken hatten aufgehört und die Teiste, in deren Gebiet wir jetzt waren, sanken gleich Steinen unter das Wasser, sobald wir ihnen auf Schußdistanz nahe kamen.

Bei hohem Seegang und drohendem Wetter zogen die vier Boote dann weithin getrennt nach Süden. In 73° 20' liefen wir in die Matotschkin-Schar ein, um nach einem Fischerschiff auszulugen. Allein es war nichts zu sehen, als die rauhe Größe eines arktischen Berglandes.

In der That hatten sich die Aussichten unserer Rettung sehr vermindert. Alle Hoffnungen hatten wir darauf gesetzt, in der Matotschkin-Schar ein Schiff zu finden. Es war nicht der Fall und also kein Zweifel mehr darüber möglich, daß alle Fischer bereits aus dem hohen Norden sich zurückgezogen hatten, in welchem wir uns noch befanden.

Erst am 23. August mittags vermochten wir die Reise fortzusetzen. Sie mußte ihrem Ende entgegengehen, unser Proviant reichte nur mehr für zehn Tage; binnen einer kurzen Frist mußte sich unser Geschick entscheiden. Kein Zögern war mehr möglich, nur eine Hoffnung blieb uns übrig, in der Dunenbucht ein rettendes Schiff zu finden. Schlug auch diese fehl, dann mußte die höchst zweifelhafte Überfahrt über das stürmische Weiße Meer, 450 Meilen direkt nach Lappland, gewagt werden.

Wir segelten also die flache Küste nach dem Gänseland hinab. Stürmisches Wetter folgte, erschöpfte unsere Kräfte und trennte die sich mit Wasser füllenden Boote, deren Besatzungen unausgeseht tätig waren, sie wieder klar zu schöpfen. Das Boot Weyprechts entschwand in offener See unsern Blicken, die übrigen verloren wir unter der Küste aus Sicht. Das Boot, in dem Drel und ich waren, schien den übrigen vorangeilt zu sein. Deshalb hielten wir am 24. August morgens in einer finstern Felsbucht, um auf unsere Gefährten zu warten.

Völlig durchnäßt und mit dem Aufgebot unserer letzten Kräfte sprangen wir in das seichte Meer und zogen das Fahrzeug an den Strand, sammelten einiges Treibholz, machten ein Feuer und in einer Pfanne eine Art Knödel. Dann sanken wir, von Rauch umhüllt und tief erschöpft, auf die nassen Steine nieder in Schlaf. So vergingen vier Stunden. Als wir von einer Anhöhe aus noch immer kein Segel auf dem dunklen Meer sahen, zogen wir weiter. In der Nähe von Kap Britwin ($72^{\circ} 40'$ Br.) stießen die Boote bei eintretender Windstille wieder zusammen. Der Rest der Lebensmittel wurde gleichmäßig verteilt, und mechanisch ruderten wir weiter durch die endlose Flut, hinein in das Geheimnis des Ausganges...

33. Gerettet. — Heimwärts.

Die Stunde der Entscheidung war herangekommen — noch eine Felsecke, und das rettende Schiff konnte vor unsern Augen liegen oder wir mußten uns der brutalen Übermacht des Ozeans anvertrauen.

Es war Abend geworden, als wir unter den schwarzen, verwitterten Wänden von Kap Britwin dahinglitten, deren Gesimse von Vogelscharen bedeckt waren, die sich im Flugwasser der Brandung ergözten.

Da, um 7 Uhr, wie mit einer Stimme erscholl ein Freudenruf aus den Booten: ein fünftes kleines, mit zwei Menschen besetztes Boot lag vor uns; die beiden Leute waren anscheinend auf der Vogeljagd und kamen, nicht minder überrascht als wir selbst, auf uns zu. Es waren Russen, und noch bevor wir uns verständigt hatten, waren wir mit ihnen um eine Ecke gebogen — da lagen zwei Schiffe.

Mit einer gewissen Ehrfurcht nähert sich der Schiffbrüchige dem schlanken Bau eines Schiffes, das ihn den Launen der Elemente entreißt. Keine leblose Maschine ist es ihm, sondern ein hilfreicher Freund, ein höheres Geschöpf, als er selbst. Wir hatten unsere Boote beslaggt, und indem wir den fremden Männern folgten, legten wir unter dem Schooner „Nikolaj“ an, dessen Deck sich sofort mit bärtigen Russen füllte, die mit Verwunderung und Teilnahme auf uns herabstarrten und dessen Kapitän Feodor Veronin wie ein Patriarch unter ihnen stand, uns zu empfangen. Zehn Tage früher, und auch unsere armen Hunde hätten den rettenden Boden dieses Schiffes betreten.

Der Empfang hätte für Mächtige nicht würdiger sein können, als er für uns Verschollene war. Beim Anblick der beiden „Akase“, die wir aus Petersburg erhalten hatten und die allen Bewohnern des russischen Reiches anbefohlen, uns hilfreichen Beistand zu leisten, entblößten diese dürftigen Fischer ihre Häupter und verbeugten sich bis zur Erde. Allein der Empfang war auch herzlich, und alles Köstliche

an Bord — Lachs, Rentierfleisch, Eidergänseeier, Butter, Thee, Brot und Brantwein — wurde in Schüsseln vor uns aufgetragen. Dann kam der zweite Schiffer an Bord, brachte uns sein Willkommen und lud uns zu sich. Es war die erste einer langen Reihe von Einladungen, die noch bevorstanden. Dr. Repes insbesondere war dahin gebeten worden, denn es befand sich ein Kranker an Bord. Mit einem Tabakhonorar in der Hand kehrte er zurück.

Die einfachen russischen Seeleute des Eismeereres gaben uns von ihren geringen Habseligkeiten, um uns zu erfreuen. Ein Matrose hatte mich eine Zeitlang beobachtet, und weil ich für einen Glücklichen nicht hinreichend Lärm machte, dachte er, daß es mir an etwas fehle. Er ging also hin, öffnete seinen Koffer und brachte mir sämtliches Weißbrot und seinen gesamten Vorrat an Tabak, den er von Archangel her noch besaß. Seine russische Anrede war ohne Zweifel voll Herzlichkeit, aber ich verstand kein Wort.

Welch eine Erlösung aus langer Not! Sechsendneunzig Tage hatten wir auf dieser Rückreise im Freien zugebracht — mit den vorangegangenen Schlittenreisen sogar fünf Monate!

Die beiden Schiffe waren aus dem Gouvernement Archangel und hier an der Mündung des Puhovastromes mit der Lachsfischerei und Rentierjagd beschäftigt. Sie hatten noch wenig gefangen, weshalb es ihre Absicht war, noch etwa vierzehn Tage zu verweilen und ebenso lange im Süden Nowaja Semljas zu dem gleichen Zweck zu verbringen. Dieses Programm war nicht nach unserm Geschmack — einen Monat auf einem Fischerschiff zu verweilen, jetzt, wo wir uns plötzlich an all die Bequemlichkeiten erinnerten,

die es in der Welt gibt, unter den Weißfischhäuten des Raumes zu schlafen, wo alles von Verwesung sprach und die Cholera gewissermaßen noch gefroren in sich trug, unter Bären- und Renntierfellen, unter Bergen von Lachsen und Renntierfleisch, unter Netzen und Tranzfässern — es war nicht daran zu denken. So kamen wir mit dem Kapitän Voronin überein, daß er die Fischerei aufgeben, uns unverweilt nach Vardö in Norwegen bringen und ernähren sollte, wofür wir ihm drei unserer Boote nebst zwei Lefaucheurgewehren schenkten und 1200 Silberrubel als Entschädigung garantierten.

Endlich konnten wir uns einmal zur langentbehrten Ruhe begeben, wir hatten nicht mehr zu befürchten, verhungern zu müssen. Am nächsten Tage aber bestanden Voronin und sein getreuer Harpunier Maximin Iwanoff darauf, daß Weyprecht und ich ihre eigene Kajüte bezögen, und weil wir ihnen nichts zu sagen wußten als „charascho“ (gut), so mußten wir ihren Willen erfüllen. Die Fischer versorgten das Schiff mit Wasser und holten die ausgestellten Netze herein. Sie sangen dabei ihre wunderbaren russischen Volkslieder; mit der Aufmerksamkeit von Barbaren hörten wir ihnen zu, denn sie sangen entzückend schön.

Am 26. August verließen wir bei günstigem Nordostwind die stille kleine Bucht, die uns in ihren schützenden Arm aufgenommen hatte. Mit trefflichem Fortgang durchschnitt das Schiff nach Südwesten hinab das Weiße Meer. Es war die Zeit des Brieffschreibens, womit mancher schon vorher während der Bootsreise begonnen hatte. Am 27. und 28. August trat stürmisches Wetter aus Nordnordwest ein, der Anblick der hohen Wogenberge verkündete uns, was

unser Schicksal gewesen wäre, wenn wir in unsern kleinen Booten durch dieses Meer hindurchgemußt hätten.

Am 29. August kamen wir in die Nähe des „schwarzen Raps“ an der Murmanküste. Die letzten 200 Meilen legten wir im Angesicht der flachen Felsküste Lapplands zurück. Wiederholt stießen wir hier auf Schiffe, die von Archangel kamen oder dorthin gingen. Inmitten der Bahnen der Zivilisation und des Weltverkehrs kamen wir uns als die einzigen Wilden vor. Auf alle Schiffe, die wir erreichen konnten, entsandten wir unsere Abgeordneten, um Tabak oder einen Bogen Schreibpapier zu erbetteln, ohne unser Inkognito zu verraten; denn wir wollten die ersten sein, die der Welt von unserer Errettung durch den Telegraphen Kunde gäben. Widrige Winde zwangen den Kapitän an den folgenden Tagen zu kreuzen. Die Tiroler fürchteten schon, er habe den Weg verloren und vermöge Wardö nicht zu finden. Für unsere Ungeduld war diese Verzögerung ein Jegefeuer.

Am 3. September aber, nach achthundertzwölf Tagen, die die Expedition gedauert hatte, näherten wir uns dem Städtchen Wardö. Die österreichisch-ungarische Flagge wurde am Fockmast des „Nikolaj“ gehißt. Jeder versuchte, sich noch so schnell als möglich schön zu machen. Freilich war das einzige, was wir tun konnten, uns in die Pelze zu hüllen. So erwarteten wir voll Aufregung die Landung. Das Schiff lief in den Hafen ein, und um 3 Uhr nachmittags betraten wir den Boden Norwegens.

Während Weyprecht Geld besorgte, übernahm ich die Absendung unserer Telegramme. Unter den Bewohnern des Ortes hatte sich die Nachricht von unserer Ankunft rasch

verbreitet, und ich wurde von ihnen angestarrt, als ich nach dem Stationshaus eilte. Als die Telegramme aufgegeben waren, erfüllte uns das Bewußtsein, daß der elektrische Funke unsere Freunde in der Ferne schon im nächsten Augenblick zu freudigster Aufregung entzünden würde.

Die Expedition war zu Ende. Unsere Rückkehr über Hamburg nach Wien, so unvergeßlich sie uns ist, gehört nicht mehr hierher.



Alte Reisen und Abenteuer

- Bd. 1 Fernão de Magalhães, Die erste Weltumseglung [Amerika]
Bd. 2 Ulrich Schmidel, Abenteuer in Süd-
Bd. 3 J. Cook, Die Suche nach d. Südländ
Bd. 4 Peter Kolb, Zum Vorgebirge der
Guten Hoffnung
Bd. 5 Christoph Kolumbus, Die Ent-
deckung Amerikas
Bd. 6 Kapitän Phillip, Gründung der
Strafkolonie Sydney
Bd. 7 Carl Friedrich Behrens, Der wohl-
versuchte Südländer
Bd. 8 Hans Eggede, Die Erforschung von
Grönland [von Mexiko]
Bd. 9 Hernando Cortes, Die Eroberung
Bd. 10 Francis Drake, Als Freibeuter in
Spanisch-Amerika
Bd. 11 Marco Polo, Am Hofe des Groß-
khans. Reisen in Hochasien u. China
Bd. 12 Mungo Park, Vom Gambia z. Niger
Bd. 13 Vasco da Gama, Der Weg nach
Ostindien [Indereichs]
Bd. 14 Francisco Pizarro, Der Sturz des
Bd. 15 John Smith, Unter den Indianern
Virginien;
Bd. 16 Georg Wilhelm Steller, Von
Kamtschatka nach Amerika
Bd. 17 Herodot, Reisen und Forschungen in
Asiata
Bd. 18 Tacitus, Germania [gener
Bd. 19 John R. Jewitt, Matwinnas Gesan-
Bd. 20 Adam Olearius, Die erste deutsche
Expedition nach Persien
Bd. 21 Pater Dobrizhoffer, S. J., Auf ver-
lorenem Posten bei den Abiponen
Bd. 22 Christoph Mathias Fernberger von
Egenberg, Unfreiwillige Reise um
die Welt 1621—28

Reisen und Abenteuer

- Bd. 1 Sven Hedin, Abenteuer in Tibet
Bd. 2 Sven Hedin, Transhimalaja
Bd. 3 Kapitän Scott, Letzte Fahrt (Scotts
Tagebuch)
Bd. 4 Georg Schweinfurth, Im Herzen
von Afrika [stone fand
Bd. 5 H. M. Stanley, Wie ich Living-
Bd. 6 Kapitän Scott, Letzte Fahrt (Aben-
teuer der Gefährten)
Bd. 7 Sven Hedin, Durch Afriens Wüsten
Bd. 8 Sven Hedin, Zu Land nach Indien
Bd. 9 A. E. Nordenflieth, Umseglung
Afriens und Europas
Bd. 10 H. M. Stanley, Im dunkelsten Afrika
Bd. 11 Georg Wegener, Erinnerungen
eines Weltreisenden
Bd. 12 Gustav Nachtigal, Sahara u. Sudan
Bd. 13 Ernest Shackleton, Im sechsten Erdteil
Bd. 14 Walter v. Rummel, Sonnenländer
Bd. 15 B. S. Gilder, Untergang der
Jeannette-Expedition [im Sudan
Bd. 16 Slatin Pascha, Feuer und Schwert
Bd. 17 Einar Mikkelsen, Ein arkt. Robinson
Bd. 18 H. M. Stanley, Mein erster Weg
zum Kongo [in Innerasien
Bd. 19 Sven Hedin, General Dschewalkij
Bd. 20 Sven Hedin, Meine erste Reise
Bd. 21 H. M. Stanley, Auf dem Kongo
bis zur Mündung
Bd. 22 Henry S. Landor, Auf verbot. Wegen
Bd. 23 Sven Hedin, N. d. Schwelle Inneraf.
Bd. 24 Otto Sverdrup, Neues Land
Bd. 25 Hans Meyer, Hochtouren im tropi-
schen Afrika
Bd. 26 Douglas Mawson, Leben und Tod
am Südpol
Bd. 27 Arthur Berger, Auf den Inseln
des ewigen Frühlings
Bd. 28 Vilhjalmur Stefansson, Jäger des
hohen Nordens [Rothäuten
Bd. 29 Prinz Max zu Wied, Unter den
Bd. 30 Emil Holub, Elf Jahre unter den
Schwarzen Südafrikas
Bd. 31 L. B. Manilla, Die letzten wilden
Indianer der Pampa [Amerika
Bd. 32 Hans Meyer, Hochtouren im trop.
Bd. 33 Rüdiger W. Rüdigers, Die Wallfahrt
zum Wahren Jakob
Bd. 34 Wilhelm Junker, Bei meinen
Freunden den Menschenfressern
Bd. 35 S. v. Foller, Unter Javas Sonne
Bd. 36 Philipp Berges, Wunder der Erde
Bd. 37 Alex. v. Humboldt, In Südamerika
Bd. 38 Andreas Reischel, Sterbende Welt
Bd. 39 Henry Hoel, Aus Bolivias Bergen
Bd. 40 Martin Johnson, Mit dem Kurbel-
lasten bei den Menschenfressern
Bd. 41 Ch. A. Lindbergh, Wir zwei. Im
Flugzeug über den Atlantik
Bd. 42 Bertel Mathiasen, Mit Knud Ras-
mussen bei den amerikan. Eskimos
Bd. 43 Gerhard Rohlfs, Kreuz und quer
durch die Sahara
Bd. 44 Georg Wegener, Fliegt mit!
Bd. 45 Julius Payer, Die Entdeckung des
Kaiser-Franz-Joseph-Landes
Bd. 46 Philipp Bodenheimer, Rund um
Südamerika

Jeder Band enthält 160 Seiten Text, etwa 30 Abbildungen und 2 Karten, ist in sich abgeschlossen und einzeln käuflich / Beide Sammlungen werden sorgfältig
Ausführliche Prospekte auf Verlangen kostenlos

Verlag S. A. Brockhaus / Leipzig

~~80~~

