

Die zweite  
deutsche Nordpolexpedition.

Von

Dr. GUSTAV LAUBE.

Vortrag, gehalten am 23. November 1870.



Seitdem im XI. Jahrhundert die erste Nordpol-expedition unternommen wurde, die von der guten Stadt Bremen unter der Regierung des Erzbischofs Adalbert ausging, der hiezu eine Schaar wackerer ostfriesischer Seeleute gewonnen, ist schon eine gute Weile verflossen. Diese Männer versuchten es, in ihrem gebrechlichen Fahrzeuge den hohen Norden zu erforschen, kehrten auch wieder zurück mit einer höchst abenteuerlichen Mähr von streitbaren Männern, die sie auf einer Insel im Norden fanden, Troglodyten, welche sich eherner Gefässe bedienten u. s. w. Sie mögen wohl bei den Normannen in Island gewesen sein.

Seit der Zeit hat die Erforschung des hohen Nordens vielfache Wiederholungen erfahren, zunächst durch den Drang einen Seeweg nach dem glücklichen Indien durch das Nordmeer zu finden, dann später, als man sich überzeugt, dass dieser Weg fortwährend durch Eis verlegt sei, gewann das wissenschaftliche Interesse an der Erschliessung der Gegenden, die von ewig starrendem Eise umlagert sind, gegenüber den mercantilen

Zwecken, die dadurch erreicht werden sollten, immer mehr Uebergewicht. Dies gilt von allen Expeditionen bis zu Franklins Expedition, die einen so tragischen Ausgang nahm, eben so, wie von den folgenden, und die letzte Expedition, von der ich zu sprechen habe, unsere deutsche, hat ebenfalls keinen andern Zweck gehabt, als einen rein wissenschaftlichen. Im Jahre 1867 war die erste deutsche Expedition unter Capitän Koldeway ausgelaufen, welche von Dr. A. Petermann mit Hintansetzung aller seiner eigenen Interessen mit ungeheurer Zähigkeit ins Werk gesetzt, die Ordre hatte nach Ostgrönland vorzudringen. Das Fahrzeug jedoch, eine norwegische Yacht, war zu schwach die Eisbarriere zu bewältigen. Man segelte deshalb nach Spitzbergen, machte dort Entdeckungen und kehrte am Schlusse desselben Jahres wieder zurück.

Viel grösser angelegt war die zweite Expedition, welche im Jahre 1869 am 15. Juni Bremen verliess; sie bestand aus zwei Schiffen, aus der „Germania“, einem Schraubendampfer, dessen Aufgabe es war, an die Ostküste von Grönland nordwärts vorzudringen und wo möglich den Pol zu erreichen, und aus der „Hansa“, einem Segelschiff, das an der Küste Grönlands langsam fortfahren, die Entdeckungen der „Germania“ in der Weise vervollkommen sollte, als die Gelehrten der „Hansa“ ihre Untersuchungen an der Küste machen konnten.

Oesterreich war ebenfalls bei dieser Fahrt vertreten; auf der „Germania“ befand sich mein Freund Ober-

lieutenant Payer, ich selbst war, meinem wissenschaftlichen Zweige nach auf der „Hansa“ eingeschifft. Am 15. Juni verliessen wir Bremen, um nach ziemlich langwieriger Fahrt durch die Nordsee und den atlantischen Ocean in das Eismeer zu gelangen.

Das Eismeer ist keinesfalls allenthalben mit Eismassen bedeckt, sondern ein grosser Theil desselben wenigstens mehrere Monate im Jahre eisfrei. Jede grössere Karte belehrt, dass die Grenze des eisbedeckten Meerestheils von Spitzbergen gegen Jan Mayen, also ziemlich in südwestlicher Richtung, und sodann zwischen Island und der grönländischen Ostküste verläuft, eine Erscheinung, welche durch die Stromverhältnisse des atlantischen und Polarmeeres erklärt wird.

Der Golfstrom, welcher aus dem stillen Ocean durch den indischen gegen Westen strömend endlich im Busen von Mexiko sich bricht, durchzieht den ganzen atlantischen Ocean; er geht an der Küste von Norwegen hinauf an Spitzbergen, biegt herum und wird Polarstrom, welcher an der Ostküste von Grönland südwärts setzt und dabei das ewige Eis aus den hohen, nördlichen Gegenden nach Süden führt. Die im Bereiche des Golfstromes gelegenen Partien des Polarmeeres sind den grössten Theil des Jahres practicabel, dagegen ist die Ostküste von Grönland mit dichtem Eise bepackt. Wenn es auf unserem Continente keine Schwierigkeiten macht, mit einem Fahrzeuge Stockholm oder Petersburg zu erreichen, so würde man an der Ostküste von Grönland unter derselben Breite nicht im Stande sein, mit

einem gewöhnlichen Fahrzeug den Eisgürtel zu durchbrechen, ausser in höchst vereinzeltten günstigen Momenten. Der Polarstrom treibt das Eis auch um Südspitzen herum und bildet einen undurchdringlichen Wall, dass eben eine Expedition dazu gehört um durchzudringen.

In Folge der Schwierigkeiten, die sich dem Menschen sowohl in dem festen Packeis im Norden, als auch in dem Treibeis des südlichen Theiles entgegenzusetzen, ist es begreiflich, dass die Ostküste von Grönland ziemlich unbekannt ist, dass also hier, wenn die Eisbarriere durchbrochen, ein weites Feld für wissenschaftliche Forschungen erreicht war, dessen Ausbeutung ein so schweres Wagniss wohl lohnen dürfte.

Das Eis des Polarmeeres sieht man von weitem; es äussert sich nämlich dadurch, dass der Horizont über dem Eise, das die Sonnenstrahlen zurückwirft, einen eigenthümlichen Phosphorglanz, ein eigenthümliches silberiges Leuchten erhält, welche Erscheinung man das „Eisblinken“ nennt. Nähert man sich dem Eise, so wird das Seewasser mehr trübe, man hört ein fernes Rauschen, das immer deutlicher werdend, sich wie das Hämmern und Klopfen in einer Kesselschmiede anhört. Einzelne kleine Eisstücke treiben vorüber, bald werden sie zahlreicher und grösser und nehmen ganz abenteuerliche Gestalten an, die von dem fortwährenden Nagen des Wassers am Eise herrühren. Man sieht halbfertige Bildarbeiten, man möchte behaupten, man sähe Capitale, Schwäne, die Gondeln einherziehen, Säulentrümmer,

Tische etc., aber auch diese Zone dauert nicht lange, es kommen endlich grössere Schollen und zuletzt kommt man an die feste Eisgrenze, dorthin, wo das Eis dicht gepackt aneinander liegt.

---

Der Eindruck, welchen das massige Eis auf den Menschen beim ersten Anblick macht, ist ein grossartiger, ganz eigenthümlicher, man fühlt sich wie in ein Märchen versetzt, wo erzählt wird, dass irgend ein Geisterfürst aus Smaragden, Saphyren oder weissen leuchtenden Steinen eine weite Stadt aufgebaut hätte. Vor Ihren Augen breitet sich hier das Eis aus, welches, dicht gepackt liegend, unübersehbar ist. Obeliskten, Kuppeln, Thürme, Zinnen etc. steigen auf, die ganze Eismasse schillert blau und grün und kann man sich mit dem Boote oder zu Schiffe selbst in die unmittelbare Nähe der Grenze begeben, ohne jene Illusion zu verlieren.

Dort am Eise ist es ganz öde; die Thiere, die hier leben, sind einzelne Seehunde, die sich in das Wasser stürzen, sobald man mit einem Boot herankommt; einzelne Möven, Taucher fliegen umher, vielleicht begrüsst Sie, wenn Sie hinkommen, ein Eisbär, der auf Jagd aus ist. Das ist die einzige Staffage der Scenerie. Das Bild verwandelt sich wieder, indem die Schollen zeitweilig übereinander wegkollern, oder einzelne Massen zusammenstürzen und ihre Trümmer mit Gepolter umher

werfen. Für jeden, der noch nicht in diesen Regionen war, ist es im ersten Augenblicke ein Räthsel, wie man im Stande ist durch die festgeschlossenen Massen mit Schiffen zu kommen. Allein trotzdem das Eis scheinbar so dicht liegt, gestatten es oft weite Kanäle in dasselbe einzudringen.

In diese Gegend kamen wir Mitte Juli vergangenen Jahres.

Der Zufall wollte es, dass wir gleich bei Eingang in das Innere des Eises, am 20. Juli, nachdem wir bis an die Eisgrenze gekreuzt waren, unsere Begleiterin, die bisher treu an uns gehalten hatte, die „Germania“ aus Sicht verloren. Nun waren wir auf einmal allein, wir mussten instructionsgemäss unsere Expedition fortsetzen und so wurde durch Zufall aus einer Expedition zwei Expeditionen, und so geschah es nun, dass die eine, die „Germania“ nordwärts vorging und im hohen Nord nennenswerthe Entdeckungen machte, während die „Hansa“-Mannschaft gezwungen wurde, auf höchst eigenthümlichen Fahrzeugen nach Süden zu reisen und dort unfreiwillig Entdeckungen zu machen, in Ländern, welche zum Theil bis jetzt kein europäischer Fuss betreten hatte.

Wir drangen in das Eis vor, allerdings mit grossen Schwierigkeiten, indem wir durch Menschenkraft ersetzen mussten, was durch Maschinen zu ersetzen nicht möglich war, Schiffswinden und Leinen war unsere ganze Hilfe.



Leider wurden wir bald besetzt, dichte Eisschollen lagerten sich um uns herum, und versperrten uns den Ausweg. Es kamen Nordstürme mit Regen, welcher sofort gefror und das Schiff überall mit einer glitzernden Eiskruste überzog, und weder Segel noch Taue zu handhaben gestattete; damit trieben wir durch Wind und Sturm gezwungen unaufhörlich nach Süden.

Nach mehreren Tagen, als die Witterung wieder günstiger wurde, bemerkten wir, dass wir über 60 Meilen südwärts gekommen waren. Jetzt galt es entweder hier an die Küste zu kommen, oder wieder herauszugehen und noch einmal den beschwerlichen Weg in das Eis auf 75<sup>0</sup> nördlicher Breite zu versuchen. Es war jedoch eine Frage, ob wir an der Küste freies Fahrwasser finden würden, um die Strecke benützen zu können, daher wurde vorgezogen, herauszugehen, das mühsam Errungene aufzugeben, und instructionsgemäss nach 75<sup>0</sup> aufzusegeln, umsomehr, als wir die „Germania“ lange schon aus Sicht verloren hatten, über deren Schicksal wir vollkommen im Unklaren waren, und vermuthen konnten, dass sie noch auf dieser Breite an der Eisgrenze kreuzen würde. Allein dies war freilich nicht so, die „Germania“ befand sich wohlbehalten an der Küste, konnte dort ihre Arbeiten aufnehmen, während wir selbst noch im Treibeis lagen und den Versuch vorwärts zu kommen von Neuem beginnen mussten.

Wir hofften leicht aus dem Eise herauszukommen, allein auch da war unser Verhältniss ungünstig. Wir mussten die schwere Arbeit noch einmal aufnehmen,

um endlich anfangs August glücklich aus dem Eise herauszukommen und den Weg im freien Wasser antreten, um oben auf 75<sup>0</sup> unseren Versuch wieder beginnen zu können.

Diesmal schien es günstig zu sein, das Eindringen in das Eis ging uns einen Tag recht gut von Statten. Die Zeit war noch günstig, es waren noch Sommertage, und die Sonne ging noch nicht unter. Noch immer lief sie täglich ihren Kreis um den Horizont, ohne auch nur einen Augenblick unter diesen versinken zu können, und wenn sie gleich das Ansehen hatte, als ob sie um Mitternacht, recht müde einen Augenblick ausruhen wollte, so nahm sie doch sofort ihren Lauf wieder auf, um nach kurzer Zeit wieder ihre belebende Kraft zu äussern.

Wenn aber in der Sommernacht die Sonnenstrahlen noch so schief fallen, so sind sie noch immer kräftig genug, das Bilden neuen Eises zu hindern. Sobald aber die Sonne sich mehr und mehr dem Horizonte nähert und endlich unter diesem zu versinken beginnt, bildet sich wieder junges Eis. Damit war unsere gute Zeit vorüber und wir sollten bald das junge Eis als Feind kennen lernen.

Wir drangen das zweitemal günstiger vor, kamen immer weiter, ob uns auch oft der Weg schwer verlegt war und wir nach vierundzwanzigstündiger schwerer Arbeit sahen, dass wir noch auf dem alten Flecke waren, so kamen uns wieder lange und weite Kanäle zu statten, wodurch wir unserem Ziele näher und näher rückten.

Am 14. August sahen wir zum ersten Male die Küste von Grönland, unsere Hoffnung, das Land zu erreichen, steigerte sich. Um zu erfahren, wie weit das freie Wasser unter der Küste reiche, wurde eine Fahrt im Boote unternommen, an der ich mich betheiligte. Wir entfernten uns viele Meilen vom Schiffe und befanden uns schon dicht unter Land, als wir zu unserem Verdross bemerkten, dass das Eis zu stark treiben anfang, und uns die Wahl frei stand, entweder an's Land zu kommen oder nach dem Schiff zurückzukehren. Da wir aber am Lande keine Unterkunft erwarten konnten, mussten wir vor allem unser Schiff wieder zu erreichen trachten.

Allein die Kanäle waren verschwunden, es waren ganz neue da, wir selbst ganz ausser Sicht von der „Hansa“.

Dazu bekamen wir noch Nebel, es fror, — es war eben schon Ende August — wir konnten kaum die Boote durch das Eis bringen, unsere Situation war gerade nicht günstig.

Glücklicherweise, nachdem wir uns gehörig abgemüdet hatten, kamen wir an ein grosses Eisfeld, an welchem entlang wir um Mitternacht zu unserem Schiffe an Bord gelangten.

Wir hatten nun wohl grosse Kanäle zwischen den Packeisfeldern, aber nun fehlte der Wind, um uns vorwärts zu bringen.

Denn in dieser Zone ist es oft lange vollständig windstille. Es blieb uns also nichts anderes übrig, als

die Mannschaft an das Schiff zu spannen. Wenn wir auf diese Weise ein oder zwei Meilen von der Stelle kamen, so war dies schon sehr viel. Dennoch gaben wir unsere Hoffnung nicht auf. Am 27. August lernten wir einen neuen Feind kennen. Die grossen Eisfelder, die uns gegenüberlagen, fingen an in Bewegung zu kommen, sie kamen immer weiter gegen uns, bis sie ganz nahe waren und unser Schiff in die Höhe hoben. Auf diese Art lernten wir das Schrauben oder Pressen des Eises kennen.

Auch diese Gefahr ging glücklich vorüber. Das Schiff wurde wieder frei, allein wir sahen jetzt, wohin wir gerathen waren und die Möglichkeit an die Küste zu kommen wurde immer zweifelhafter. Wir hatten nun wieder eine Zeit stille zu liegen.

Die Pressung vom 27. August hatte uns gelehrt, auf der Hut zu sein und an den Fall zu denken, dass uns das Schiff unter den Füssen zerdrückt, wegsinken könne.

Wir mussten auf unsere Rettung für solche Umstände denken, und setzten hiez zu unsere Boote in Bereitschaft.

Obwohl wir aber, wenngleich im Angesicht der Küste, die Schwierigkeiten dahin zu gelangen, mehr und mehr sich häufen sahen, wollten wir dennoch nicht unverrichteter Sache abziehen, sondern muthig bis auf's Aeusserste ausharren, immer noch eine günstige Gelegenheit ans Ziel zu gelangen erwartend.

Unsere Hoffnung schien diesmal gekrönt zu werden. Ende August kam ein günstiger Wind, das Eis ging auseinander, wir setzten wieder Segel und es ging wieder vorwärts. Schon waren wir ganz dicht unter das Land herangekommen, da — wurde unser Weg gegen die Küste hin von mächtigen Eisfeldern verlegt. Zwischen ihnen durchzudringen war unmöglich. Um sich eine Vorstellung zu machen, welch ungeheure Fläche ein solches Eisfeld darbietet, muss ich bemerken, dass wir am 5. September 1869 an einem Eisfeld entlang fuhren, und einen Weg von 15 Seemeilen zurückgelegt hatten, ohne die eine Seite desselben abgesegelt zu haben, und waren auch nicht im Stande von unserer Mastspitze aus dieses Eisfeld zu übersehen.

Es galt zu warten, bis sich zwischen den Eisfeldern ein Kanal bilden würde, welcher uns das Vordringen wieder gestatten würde, denn jenseits dieser Barriere glaubten wir bis an die Küste freies Wasser zu sehen. Doch schon der nächste Tag vernichtete unsere Hoffnungen — jenseits der grossen Felder war kein Wasser mehr zu sehen. Die „Hansa“ hatten wir in einem Ausschnitt eines ziemlich grossen Feldes fest gemacht, wo sie vor der Berührung der treibenden Eismassen etwas gesichert war. Diese Stelle sollten wir nicht mehr verlassen, bald begannen im September die Aequinoctialstürme.

Wir hatten fortwährend Sorge, dass unser Schiff zu Grunde gehen würde, denn rund um dasselbe thürmten sich immerwährend Eismassen in die Höhe, welche

tiefe Spalten in die Eisfelder brachen, in welche durch die drängende Macht der grösseren nicht selten kleinere gepresst wurden.

Wir mussten erkennen, dass, wenn unser Fahrzeug der Gewalt dieser Massen preisgegeben würde, es darinnen seinen Untergang finden müsste.

An die Umkehr war nicht mehr zu denken. Sobald die Stürme ruhten, begann eben, wo die Tage schon kürzer werden und der Frost zunimmt, das Einfrieren.

Es dauerte nicht lange, Mitte September war unser Schiff fest eingefroren, es blieb nichts anderes übrig, als gute Miene zum bösen Spiele zu machen, und uns vorzubereiten, dass wir im freien Meere, im treibenden Eise mit unserem Schiffe überwintern müssen.

Es ist dies auch schon dagewesen!

Mac Clintock hat es mit dem englischen Schiffe „Fox“ in Melvillbay und Westgrönland erlebt, auch er trieb mit dem Eise beständig Süd, und trotz schwerer Gefahren kam er im Frühjahre glücklich und ohne Schaden frei, sein Heil war, dass er nicht so nahe dem Lande war, wie wir.

Wir richteten uns nun ganz für den Winter ein, machten das Schiff zur Ueberwinterung tauglich. Allein wir waren eingedenk der Gefahr, dass wir unser Schiff sehr leicht verlieren könnten und bauten daher ungefähr 450 Schritte von unserem Schiffe entfernt auf der Scholle ein Haus aus Presskohlen (Briquets), die wir mitgenommen hatten. Wir brauchten die Ziegel blos

übereinander zu legen, warfen dazwischen Schneewasser, dies fror und hielt so fest wie solider Mörtel; oben verdachten wir es, versahen es mit einer Thür und brachten etwas Proviant hinein, um im ersten Augenblick eine Zufluchtstätte zu haben.

Und nun diese Arbeit vollendet war, dann hatten wir auch unser Schiff schon die längste Zeit gehabt.

Wir befanden uns um diese Zeit zwischen den 73. und 72.<sup>o</sup> nördl. Breite, waren also schon zwei Breitengrade südwärts mit dem Eise getrieben, die Trift ging ziemlich gleichmässig, nahm aber zur Springfluthzeit an Stärke merklich zu.

Die Witterung war Ende September gut.

Es war ruhig und klar, doch schon ordentlich kalt. Anfangs October begannen die Stürme neuerlich loszubrechen.

Doch waren es nicht mehr solche, wie wir sie gewöhnt waren, sie bezeichneten den Eintritt des Winters, es waren Schneestürme, von deren Heftigkeit wir in unseren Breiten keine Vorstellung haben.

Der arctische Schnee ist nämlich wie Staub, er erfüllt die Luft in Form ganz feiner Nadeln, die durch alle Ritzen und Poren eindringen, so dass es wiederholt vorgekommen ist, dass durch unsere dichten Kleider der Schnee sich hineinbohrte bis zu den Blättern der Notizbücher; und auf unserem Deck, das gegen aussen so gut verdacht war, sah es aus, wie in einer Mühle, und wir, wie mehlverstaubte Müllergesellen. Das Schiff lag in

kurzer Zeit bis an die Umschanzung unter Schnee und der Schnee wie der Sturm drückten es auf die Seite.

Ein Sturm folgte dem andern. Endlich ward es wieder einmal ruhig und klar

Im Südwesten, dicht vor uns, haben wir eine lange Kette schwarzer, ungeheuer finster aussehender Berge, die grosse Aehnlichkeit haben mit den wilden, zerrissenen Kalkalpen Baierns.

Es war das von Scoresby entdeckte Liverpoolland. Eine lange Insel auf dem 71<sup>o</sup> nördl. Breite. Wir trieben längs der Küste fort, so nahe, dass wir deutlich einen Hafen unterscheiden konnten, der uns für unser Schiff ein schützendes Obdach gewährt hätte, doch war der Weg vollkommen verlegt, dass unsere Hoffnungen auf Winterquartiere abermals vernichtet wurden. Am 17. October versuchten unsere Leute das nahe Land vom Bord über das Eis zu Fuss zu erreichen.

Doch kehrten sie durch Sturm und Schnee gezwungen, wieder um.

Den folgenden Tag machten wir die Winterwohnung für die Leute zurecht. — Dieser Raum hatte bisher als Proviantmagazin gedient. Nun bestimmten wir das Sommerlogis der Leute hiezu, den Proviant selbst brachten wir für den Augenblick aufs Deck, ein günstiger Umstand, der für unsere Erhaltung von grosser Bedeutsamkeit wurde.

Am 19. October trat die Catastrophe ein, die unser Schiff zu Grunde richtete. An diesem Tage war Mor-



gens ein heftiger Schneesturm, die Schollen kamen in furchtbare Bewegung und von Mittags an traf ein schwerer Stoss derselben nach dem andern unser Schiff. Die „Hansa“ wehrte sich so gut sie konnte, hielt die Stösse wacker aus. Plötzlich ging durch das ganze Schiff ein schriller Knall.

Die Decknähte, die Fugen, die mit Pech verkitteten Planken auf Deck waren unter dem gewaltigen Druck des Eises geborsten.

Noch hielt das Schiff Stand, neue Stösse kamen, das Schiff wurde um 14 Schuh gehoben, in die Scholle quer hineingepresst und lag wie in einem Dock auf dem zusammengethürmten Eise.

Das Unwetter währte bis gegen Abend, wo denn der Sturm abflaute, die Luft sich klärte, das Eis auseinandertrieb und die „Hansa“ langsam in das Wasser zurücksank. Die Pumpen wurden gepeilt, d. h. es wurde nachgesehen, ob Wasser im Schiffsraum sei, und dieses sodann herausgepumpt. Es schien im Anfange nicht Besorgniss erregend. Doch nur zu bald bemerkten wir, als das Schiff tief genug im Wasser lag, dass der Schiffsraum sich rapid mit Wasser füllte.

Die Gefahr war da. Es galt zunächst das Schiff flott zu halten, das war mit ungeheurer Schwierigkeit verbunden. Mit dem klaren Himmel trat plötzlich eine Temperaturerniedrigung ein, unser Thermometer zeigte 20<sup>0</sup> R. unter Null.

Das Wasser, das wir herausbrachten, lief auf dem Deck herum, da die Speigossen fort und fort durch Eis

verstopft waren, froh oder floss durch Lucken und Fenster in die unteren Räume ab.

Die Grösse des Schadens konnten wir noch nicht ermessen und erwarteten mit Sehnsucht den Tag. Die Pumpen arbeiteten die ganze Nacht, die gar nicht enden wollte, und als der Tag kam und wir nachsehen gingen, ob unser Haus auf der Scholle noch brauchbar sei, und welche Verheerungen der Sturm angerichtet hatte, kam der müde Steuermann auf dem Rückweg uns entgegen mit der Kunde, es sei nicht mehr möglich die Pumpen zu bewegen, da dieselben trotz der angestrengtesten Arbeit einfroren, und nun blieb uns nichts anderes übrig, als das leckere Schiff seinem Schicksal zu überlassen, und das Heil in der Flucht auf das Eis zu suchen.

---

In dem Bewusstsein, dass von dem, was wir aus dem Schiffe retteten, unsere ganze Zukunft abhing, wurde Proviant, so viel man dessen habhaft werden konnte, über Bord auf die Scholle geworfen. Damit verging der erste Tag. Die erste Nacht in unserem Hause war höchst ungemüthlich, trotzdem immerfort geheizt wurde, konnten wir Abends die Temperatur nur bis 14<sup>o</sup> bringen.

Den nächsten Tag schlugen wir, um Brennmaterial zu erhalten, Masten, Tauwerke, alles Holz das an Bord war, los. Aus dem Raume war nichts mehr zu erlangen, und da wir fanden, dass das bis jetzt fest angestaute Schiff bei seinem Sinken für uns gefährlich

werden konnte, indem es ein Stück unseres Feldes, gerade das, worauf unser geborgenes Gut lag, mitreissen konnte, beschlossen wir die Leinen zu kappen und das Wrack seinem Schicksale zu überlassen.

Bald darauf war auch schon das Schiff mit leisem Geräusch versunken. So waren wir denn in trostloser Lage vierzehn Menschen auf einer treibenden Eisscholle beim Beginne des arctischen Winters unserem Schicksale überlassen. Die einzige Hoffnung, die uns aufrecht erhalten konnte, war, dass wir bei dem Südwärtstreiben der Scholle bei günstiger Jahreszeit über kurz oder lang loskommen würden.

Wie aber dann, wenn die Scholle unter uns sich spaltete? Zum Glück hatten wir Beschäftigung genug, um hiedurch von trüben Gedanken abgezogen zu werden. Es galt das gerettete Gut zum Hause zu schaffen, und dieses selbst nach Thunlichkeit wohnlich einzurichten. Wir versahen es mit einem guten Dach von Planken, die wir von der „Hansa“ gerettet hatten, umgaben es mit einem Schneewall, und theilten den Raum gewissenhaft ein. Ein jeder hatte Platz genug bequem liegen zu können, und auf diesem Raume konnte er lesen, essen, schreiben u. s. w. Der Kochherd hatte auch gut Platz, zwei Lampen erhellen den Raum. Später setzten wir noch Fenster ein. Es begann nach und nach die arctische Nacht, das Morgenroth ging unmittelbar in das Abendroth über, und rosiger Schein breitete sich magisch über die weite Eiswüste. Die Nordlichter, jene mächtigen Erscheinungen am arctischen Himmel,

verschwanden nun fast nie wieder. Oft nur eine phosphorescirende Federwolke, dann aber wieder wie ein gewaltiges Strahlendiadem über dem ganzen Himmel, in schillernden, glänzenden Lichtgarben fliegend, erhellte es unsere dunkle Zeit Nacht für Nacht. Doch darf man ja nicht glauben, dass es jene Intensität besitzt, welche ihm so oft zugehört wird, dass eine taghelle Beleuchtung der Gegend durch dasselbe entstünde. Ist auch die verbreitete Helle eine merkbare, so reicht sie noch lange nicht hin, um dabei ein grossgedrucktes Buch zu lesen.

Die eigentliche dunkle Zeit dauerte ungefähr von Mitte November bis Jänner.

War schönes Wetter, so wurden weitere Excursionen unternommen, zu denen wir auf der Scholle, die sieben Seemeilen im Umfange hatte, hinreichendes Territorium hatten; war schlechtes Wetter, so unterhielten wir uns, so gut es gehen wollte, zu Hause. Für die Leute gab es Segel zu nähen und andere Vorrichtungen, auch hatten wir genug gute Lectüre und davon für alle hinreichend uns geistig zu beschäftigen. Ausserdem verkürzten Spiele und sogar Musik die Zeit. Meine Spieldose hörten wir Tag für Tag mit grossem Behagen an. Den Wienern wird es interessant sein zu vernehmen, dass eine Musikdose wohl viele hundertmal „An der schönen blauen Donau“ im fernen Eismeere spielte. Unsere Weihnachtsfeste wurden, so gut es gehen wollte, begangen, — ist aber mehr wehmüthig als freudig gewesen.

Unsere Freunde in Wien hatten unser gedacht, und uns für die Reise noch einige Geschenke für Weihnachten gegeben. Wir machten uns einen Christbaum aus Besenreisern, unser Koch hatte seine Kochkunst hervorgesucht, und hatte uns sogar die üblichen Weihnachtssemmeln und auch Lebkuchen gebacken, wir haben uns so viel als möglich an unsere Heimat, an unsere alten deutschen Sitten erinnert und verbrachten den Abend möglichst zufrieden.

Allein mit der Solsticialzeit war unruhiges Wetter eingetreten, nach Weihnachten fingen die Bewegungen des Eises an heftiger zu werden, wir wurden in eine dritte Zone des Packeises unmittelbar am Land getrieben, welches die eigentlichen Eisberge führt.

Die Eisberge, unter welchen man sich pittoreske Eisblöcke vorstellen muss, welche bei einem Tiefgang von circa 800—1000 Fuss etwa 100—200 Fuss über die Wasserfläche ragen, stammen alle vom Lande. Die riesigen Gletscher, welche die Küste beherbergt, und welche mit ihren Abstürzen bis ins Meer hinabreichen, setzen sie ab, indem der Fuss des Gletschers, wie er weiter und weiter in das Meer vorgeschoben wird, endlich abbricht, die riesigen Trümmer, welche sonach entstehen, und oft in ganzen Flotten bei einander liegen, sind die Eisberge.

Den 26. sahen wir den ersten solchen, den grössten, den wir je gesehen haben. Seiner bedeutenden Grösse halber hielten wir ihn von der Ferne für eine Insel; als wir aber in seiner unmittelbaren Nähe waren, liess

uns sein bläulicher Schimmer und seine zerrissenen Formen seine wahre Natur erkennen. Diese Eisberge sind nun für uns um diese Zeit die grösste Gefahr gewesen.

Sie können sich denken, dass, wenn solche gewaltige Eismassen mit einander in Berührung kommen, eine Zertrümmerung nach allen Seiten hin nothwendig ist.

Der Neujahrstag war hell, wir entdeckten an diesem Tage eine Insel, die wir Neujahrsinsel nannten.

Nachmittag erhob sich ein Schneesturm, der die ganze Nacht und den folgenden Tag währte.

Am 2. Jänner hörten wir ein unheimliches Geräusch, ungefähr so, als ob unsere Scholle über Grund wegginge.

Zugleich hörten wir den pfeifenden Ton des gepressten Eises im Hause, weshalb wir annehmen mussten, dass unsere Scholle an Umfang abgenommen haben musste, denn bisher war uns dies nicht vorgekommen.

Doch im Toben des Schneesturms war kein Mensch im Stande, einen Augenblick im Freien zuzubringen.

Am 3. Jänner Mittags drangen endlich die Steuerleute hinaus und kamen mit der Botschaft kurz darauf zurück, die Grenzen des Feldes seien um 200 Schritte näher gerückt.

Am 4. Jänner, an welchem Tage es ruhig und klar war, sahen wir, dass von unserem Felde nicht mehr der

achte Theil übrig war, hinter uns bemerkten wir Klippen, auf denen die Trümmer unseres Feldes lagen, so dass wir wussten, dass unsere Scholle über Grund gegangen sei und auf diesem beschwerlichen Wege auf ein Achtel ihrer Ausdehnung reducirt worden war.

Nun war unsere Lage eine peinliche geworden, und jeder von uns sah ein, dass wir uns vielleicht nur durch Flucht retten könnten; wir zogen also frische Kleider an, die wir erst am 13. Juni dieses Jahres in Friedrichsthal wieder ablegten. Denn es gab bis dahin keine Stunde mehr, dass wir soviel Zuversicht haben konnten, um nicht in unseren Kleidern zu schlafen. Wir versahen uns ein jeder mit ein wenig Brod, und waren so jeden Augenblick zum entspringen bereit. Unsere Lage war eine verzweifelte.

Die Bote waren nicht von der Stelle zu bringen, der Schneesturm fing, kaum dass er aufgehört, mit erneuerter Wuth zu rasen an.

Am 11. Jänner kam die Nachricht herein, die Scholle geht wieder über Grund; wir stürzten hinaus, allein es war ein so furchtbares Wetter, dass wir nicht im Stande waren uns aufrecht zu erhalten und wir unter die Boote kriechen mussten.

Unser Gesicht wurde mit Schnee überdeckt, das zu einer festen Maske fror.

In der Dämmerung bemerkten wir, wie die Scholle im freien Wasser trieb und heftig schwankte. Sollten wir ins offene Meer getrieben sein? Auf allen Seiten brachen die Ränder.

Eismassen stürzten sich von unten herauf. Das Verderben rückte näher und näher. Wir dachten nun daran mit Hülfe der Boote die Küste zu erreichen, allein ein Boot konnten wir nicht regieren, und das andere war nicht gross genug, uns Alle zu bergen. Wir vertheilten uns daher in beide Boote, nahmen Abschied von einander und baten gegenseitig, für den Fall, dass jemand sich rettet, unsere heimgebliebenen Lieben zu grüssen.

Doch nach einer bangen Stunde wurde es ruhiger. Eis lagerte sich um uns herum. Nur mit Mühe konnten wir darauf Stärkung zu uns nehmen, denn mit dem Messer musste erst der Mund geöffnet werden, um aus einer Flasche trinken zu können, und erst spät wagten wir im Hause Zuflucht vor der Kälte und dem Schnee zu suchen.

Damit war aber unsere Leidensgeschichte noch nicht zu Ende. Der Sturm dauerte noch fort. Einige Tage darnach brach unter furchtbarem Gekrache unsere Scholle auseinander, unser Haus war geborsten, und also nicht mehr bewohnbar. Der Schneesturm liess noch immer nicht nach, so dass wir bei einer Kälte von 7—8 Grade 2—3 Tage lang ohne Wärme im nassen Schnee liegen mussten.

Endlich wurde es wieder ruhig. Wir mussten an eine Unterkunft denken, schleppten also unsere Sachen wieder zusammen und fingen an uns wieder ein Haus zu bauen. Allein die Catastrophe vom 11. Jänner hatte uns beinahe alles Holzes beraubt, und da wir auch



Brennmaterial haben mussten, denn ohne warme Nahrung konnten wir es nicht aushalten, so konnten wir nur ein Haus bauen, das kaum sechs Personen fassen konnte; die anderen mussten es sich gefallen lassen, in den Boten zu bleiben und unsere Mannschaft hat factisch vom 15. Jänner bis 13. Juni und noch länger im Freien campirt. Wir versuchten es nun auf diese Weise weiterzuleben, was allerdings viel trauriger ging als im alten Hause. Die Scholle hatte nur mehr 360 Schritte im Umfange, sie durfte kein Stück mehr abgeben und doch lag das Eis um uns so fest, so dicht, dass wir am 30. Jänner nicht im Stande waren, von unserer Scholle auf die andere zu gehen, da wir mit dieser kleinen Scholle wie in einem Thalkessel sassen, mit der Aussicht, dass dieselbe noch mehr zusammenschrumpfe und unser Haus unter den Trümmern des Eises begraben werde.

Aber es kam doch wieder anders. Mit dem Jänner endete unsere schlimmste Schreckenszeit. Im Februar trat schönes Wetter ein, das Eis ging plötzlich auseinander, die Scholle wurde frei und fing an ruhig zu treiben. Um diese Zeit waren wir aus dem Polarkreise, und als wir endlich das vielfach berüchtigte und gefürchtete Cap Dan umfahren hatten, ging es viel leichter. Der ganze Februar war von schönem Wetter begleitet, wir hatten wenig vom Schrauben zu leiden, und trotzdem wir fortwährend bei Eisbergen waren, die uns täglich umlagerten, kamen wir doch, von gar keinem behelligt, vorwärts.

Dass die Scholle so klein geworden war, war eben jetzt für uns ein Vorthail, indem sie sich viel leichter durch die entgegen drängenden Massen durchpressen konnte.

Ende Februar kamen wir schon ziemlich weit gegen Süd, in die Region der gewaltigen Gletscher, welche schon in den Jahren 1830 und 1831 von dem dänischen Capitän Graah besucht wurden.

Es sind dies die Kohlbergerhaidegletscher und der Puisortok, zwei Gletscher, welche fast einen Breiteregrad die Küste bedecken.

So verging der Februar. Mit anfangs März bekamen wir dann etwas unruhiges Wetter, sonst blieb es aber den ganzen Frühling hindurch schön. Nur einmal kam es, und zwar am 19. März, dass wir mit unserer Scholle mit furchtbarem Geknatter an einen Eisberg angejagt wurden.

Sechs Stunden lang mussten wir angepresst an diesen unheimlichen Nachbar aushalten. Endlich setzte sich unsere Scholle in Bewegung; wir fuhren sehr nahe und mit ziemlicher Geschwindigkeit aus den Bereich dieses Unholdes.

Im letzten Augenblick, als wir um die letzte Spitze herumkamen, löste sich ein grosses Stück des Eises los und fiel glücklicher Weise zwischen den Eisberg und der Scholle hinein. Wenige Tage später etwas nördlich von Cap Mösting sahen wir uns ein paar Tage lang in einer vollkommenen Blocade von Eisbergen, von denen wir 32 in unmittelbarer Nähe zählten. Doch auch

aus der Mitte dieser fand unsere Scholle ohne Schaden zu nehmen ihren Weg.

Um die Osterzeit kamen wir in die Nähe der Gegend, wo Capitän Graah 1830—31 überwintert hatte. Es ist dies eine kleine Insel, Nukanbik, zwischen dem 63. und 64. Breitengrade gelegen.

Wir hofften dort Menschen zu treffen, aber die furchtsamen Eskimos werden sich wahrscheinlich verkrochen haben, aus Furcht, weil sie vielleicht glauben mochten, nicht Menschen, sondern der leibhaftige böse Geist, ihr Torngák, fahre auf dem Eise herunter. Um diese Zeit machten wir auch die Bekanntschaft eines Malstromes, der uns eine gute Zeit abwechselnd süd und nord trieb. Auch unsere Nahrungsmittel fingen an schmal zu werden, unser conservirtes Fleisch mussten wir sparen und einen Seehund für gute Jagdbeute erklären.

Vom 18. April ab trieben wir plötzlich mit ungeheuer schneller Fahrt nach Süden und die letzte Hälfte des April und die ersten Tage des Mai brachten uns ungefähr 120 Seemeilen südwärts. Nun stand uns bevor, dass wir in der nächsten Zeit die Südspitze von Grönland, das Cap Farewell, passiren mussten, was mit unserer gebrechlichen Scholle äusserst gefährlich zu wagen war.

Am 7. Mai waren es 200 Tage seitdem wir uns auf der Scholle häuslich niedergelassen, und schon ungefähr 300 geographische Meilen, die wir zurückgelegt hatten.

Jetzt endlich zeigte sich Gelegenheit zur Erlösung. Ein tüchtiger Südweststurm hatte das Eis auseinandergetrieben und seit langer, langer Zeit sahen wir einmal offene Kanäle, die wir sofort zu benützen beschlossen. Wir verliessen unsere alte, treue Scholle und schlugen in unseren Booten den Weg gegen die nahe Küste ein, hoffend, dass wir längst dieser den Weg nach Süden offen finden würden.

Es schien auch günstig zu sein, wir waren vielleicht 15 Seemeilen vom Lande entfernt. Die Fahrt ging immer direct auf die Küste los.

Allein, wie Sie sich leicht denken können, nicht in gerader Linie, sondern wegen der ziemlich unbequemen Scholle auf krummen und schiefen Wegen, so dass wir nach einem Tage unser Ziel nicht erreichten.

Am 8. Mai setzten wir unsere Fahrt fort, bis wir drei Meilen von der Küste durch festes, dichtes Eis wieder gehemmt wurden.

Des schlechten Wetters halber, das sich nun einstellte, konnten wir gar nichts machen. Mit unserem Proviant waren wir schon so weit, dass wir einsahen, dass wir alle, wenn wir längstens in den ersten Tagen des Juli, bis wohin wir jeden anderen Tag eine halbe Ration zu essen hatten, nicht bei Menschen sind, absolut dem Hungertode preisgegeben sind; denn Thierleben, dessen Ausbeute unseren Proviant ergänzt hätte, konnten wir gar keines entdecken.

Dies voraussehend, galt es nun, die Rettung mit allen möglichen Mitteln durchzusetzen.

Der Steuermann Hildebrandt versuchte es, mit einigen Leuten über das Eis hinwegzukommen und es gelang ihm so, die Insel Illuidlek zu erreichen. Als er zurückkam, theilte er uns mit, dass der Weg prakticabel sei.

Nun galt es, die Boote zu transportiren. Diese über die im Sommer mit lockerem gefrorenen Schnee bedeckten Schollen fortzubringen, war eine schwere Aufgabe und wenn wir unsere Boote um 500 Schritte weiter gebracht hatten, so waren wir alle, die wir mit vereinten Kräften gearbeitet hatten, todtmüde, wir mussten die Arbeit stehen lassen, in unsere Boote kriechen, und ganze ein und zwei Tage in denselben ruhen, bis wir im Stande waren, unsere Arbeit fortzusetzen. Endlich am 4. Juni gelang es uns, unsere Boote ins Wasser zu bringen.

Und nun war Illuidlek erreicht. Die Insel ist ganz leer; um diese Zeit fing es an, dort zu grünen, die ersten Sprossen von Weiden und Grünkräuter kamen zum Vorschein, aber alles war stille, von Menschen keine Spur. Da lagen wir nun, hielten Pfingsten, wir konnten auf das Land nicht kommen, weil wir die Boote auf die schroffen Felsen nicht hinaufbrachten, und so mussten wir uns wieder auf das Eis lagern.

Von da brachen wir auf und kamen glücklich am folgenden Tag durch das Eis und erreichten von einem Sturme begünstigt, der die Schollen auseinander trieb, die feste Küste von Grönland.

Von hier gelang es uns, ohne besondere Schwierigkeiten, die Küste entlang, in wenigen Tagreisen, die Südspitze von Grönland zu erreichen.

Doch hier stellte sich uns ein neues Hinderniss entgegen. Auf unserer Karte war wohl die Westküste dieses Theils von Grönland gezeichnet, die Ostküste war nur angedeutet, da sie noch von Niemand besucht worden war; wie sollten wir ohne Lootsen nun von Osten nach Westen gelangen?

Es führen um die Südspitze von Grönland mehrere Strassen, die nördliche, der Prinz Christian-Sund, die südliche, aussen am Cap Farewell, zwischen beiden die Illuastrasse.

Wir gingen auf's Geradewohl darauf los, da wir nicht wussten, ob wir die richtige Strasse gefunden hatten, hielten wir West so lange es ging; wo es thunlich war, wurden astronomische Ortsbestimmungen gemacht und auf diese Weise wirklich noch im letzten Augenblick an der Südspitze von Grönland Land niedergelegt und die vorhandene Karte rectificirt.

Wir sahen auf dieser Fahrt wunderbare Fjorde, die in ihrer scenischen Grossartigkeit nur mit den höchsten Alpen verglichen werden können! Am 11. Juni waren wir über den Ort, wo wir uns befanden, ausser Zweifel, wir waren in der Illuastrasse, und das längst ersehnte Ziel, eine menschliche Niederlassung in Westgrönland, bald erreicht, bis jetzt hatten wir wohl Spuren, aber keine Menschen begegnet.

Am 12. Juni erreichten wir die Insel Sedlivik, wo wir einen Tag Rast hielten.

Am 13. Morgens brachen wir auf, das letzte Stück Weg zurückzulegen, und endlich winkte uns Erlösung. Es war ungefähr 2 Uhr Nachmittags, wir fuhren gerade um eine Landzunge herum, als aus dem vordersten Boote der Ruf erscholl: Wir sehen europäische Häuser, es ist Friedrichsthal in Sicht.

Vor unseren entzückten Augen zeigte sich im nächsten Momente die schöne Landschaft, mit grünen Rasen und prächtigen Bergpartien, welche Friedrichsthal umgibt.

Aber unsere Freude, dass wir endlich bei Menschen waren, sollte noch dadurch vergrößert werden, dass das erste Wort, welches wir in Grönland hörten, ein deutsches war. Wir fuhren in den Hafen ein, ein Grönländer kam herbei, aber wie er unsere Boote sah, erschreck er, wollte Reissausnehmen; allein ein Europäer, der auf der Klippe stand, rief ihm zu, er brauche sich nicht zu fürchten und solle uns den Weg zeigen. Nun kam er an uns heran. Sobald wir ankamen, kamen andere Leute, Europäer, aus den Häusern und wir hörten: „Das sind unsere Landsleute, das ist unsere deutsche Flagge; willkommen, Deutsche in Grönland!“

Unser Gefühl zu beschreiben ist nicht möglich. — Unsere Landsleute begrüßten uns herzlich, versahen uns reichlich mit Nahrung, kurz, sie thaten uns mit einem Worte alles, wie man bei uns zu sagen pflegt, was sie uns an den Augen absehen konnten.

Die Eingebornen kamen herzu, verkehrten freundschaftlich mit uns, machten Tauschgeschäfte, begleiteten uns hinaus zu den Landsleuten, denen wir auch unsere wunderbaren Schicksale mittheilten.

Unsere Rast durfte nicht von langer Dauer sein. In Julianshaab, der südlichsten dänischen Colonie in Grönland, wurde das Colonialschiff tagtäglich erwartet, es sollte nach kurzem Aufenthalt die Reise nach Dänemark wieder antreten, und uns musste daran liegen, am Bord desselben Unterkunft zu finden. In raschen Märschen ging's vorwärts. Doch brachte uns leider der vorausgeschickte Bote die Nachricht, das Schiff könne im Hafen nicht warten, es müsse sofort wieder auslaufen. Schon glaubten wir unsere Hoffnung gescheitert, als neuerlich ein Bote kam, der uns nach Julianshaab an Bord der „Constance“ einlud, die vom Eise aufgehalten, nicht fort konnte, und nach Julianshaab umgekehrt war, uns aufzunehmen.

In Eile begaben wir uns nach der Colonie und waren am 22. Juni glücklich am Bord der dänischen Brigg untergebracht.

Das vorliegende Eis zwang uns längs der Küste bis auf den 63. Grad nördl. Breite aufwärts zu gehen, und erst hier ward es möglich durch dasselbe zu dringen und im freien Fahrwasser die Reise nach Europa anzutreten, wo wir am 1. September glücklich anlangten.

Wir waren also gerettet und hatten jedenfalls eine Reise unternommen, wie in der Reiseliteratur keine bekannt war, nur ein Gedanke drückte uns nieder, der



Gedanke, was wohl mit der „Germania“ geschehen sei? Endlich tauchte auch sie wieder auf, wohl erhalten und trotz der Blockade der französischen Flotte, lief sie am 11. September im Bremerhafen ein. Ihre Arbeiten haben, wenn sie auch hinter dem zurückblieben, was man sich als Ziel gesteckt, die Erreichung des Poles, immerhin eine grosse Tragweite. Oberlieutenant Payer ist bis zum 77. Grad nördl. Breite vorgedrungen, eine Breite, welche an der Ostküste von Grönland noch nicht erreicht worden war, Höhenmessungen, geographische Bestimmungen wurden vorgenommen und im Laufe dieses Jahres auf dem 73. Grade der wichtige, vielleicht ganz Grönland durchziehende „Franz Josephs-Fjord“ von ihm entdeckt. Es wurden sogar die Grundzüge gelegt zu einer Gradmessung von den Gelehrten Copeland und Börgen, es wurden interessante zoologische Beobachtungen gemacht durch Dr. Pansch, nautische Bemessungen wurden gemacht etc. und zahlreiche zoologische, botanische, geologische und ethnographische Sammlungen mitgebracht.

Hiemit ist das Material für eine umfangreiche Arbeit gegeben, und wenn auch unter den obwaltenden Umständen die „Hansa“-Mannschaft den grössten Theil ihrer Reise im mühsamen Kampfe um ihr Dasein verbringen musste, auch sie kehrte nicht mit leeren Händen wieder, und auch die schreckliche Eisfahrt wird ihren Nutzen für unsere deutsche Wissenschaft beweisen.

---

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Schriften des Vereins zur Verbreitung naturwissenschaftlicher Kenntnisse Wien](#)

Jahr/Year: 1871

Band/Volume: [11](#)

Autor(en)/Author(s): Laube Gustav Carl

Artikel/Article: [Die zweite deutsche Nordpolexpedition. 41-73](#)