



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Die Hansamänner in Noth : zur Erinnerung an die zweite deutsche
Nordpolfahrt.

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

wird ihm von den freundlichen Leuten, bei denen er seit Jahren schon sein Junggesellenquartier aufgeschlagen hat, zu jeder Stunde ein Nachabendessen bereitet. Mit seiner vollen Dankbarkeit erwidert er seinerseits solche Fürsorge. Wir hatten eines Tages fünf Stunden im offenen Parlament, zwei zuvor in den Commissionen gearbeitet, und Lascker mußte, wie üblich, noch eine Stunde nachsiken über der Revision der Stenogramme seiner Reden. Draußen lockte warmes Maiwetter. Ein Spaziergang mit ihm war verabredet. Man wartete geduldig. Da bringt ihm ein Bote die Nachricht, daß der kleine Sohn seiner Wirthsleute an schwerem Gehirnleiden plötzlich erkrankt sei. Lascker sandte uns zu Aerzten und er selbst eilte an das Krankenbett des Kleinen, statt in den grünen Wald. —

Diese Blätter haben oftmals tadelnde Worte gehabt über den Politiker Lascker. Um so mehr war ihre Pflicht, unter den besten Deutschen zu nennen den Menschen, den Patrioten, den Volksvertreter **E d u a r d L a s c k e r**.

Die Hansamänner in Noth.

Zur Erinnerung an die zweite deutsche Nordpolfahrt.

Der bremer Verein für die deutsche Nordpolfahrt hat in diesen Tagen die erste Abtheilung des Werkes herausgegeben*), welches bestimmt ist, die Schicksale und Erfolge der zweiten deutschen Nordpolfahrt in den Jahren 1869 und 1870, nach den eigenen Bearbeitungen der Mitglieder, zum ersten Male vollständig gesammelt und mit actenmäßiger Treue dem deutschen Volke und — darf man wohl hinzufügen — der gesammten gesitteten Welt, zu berichten. Vieles von dem hier Gebotenen ist schon durch die bedeutsamen Veröffentlichungen des geistigen Vaters und wissenschaftlichen Berathers dieser Expedition, Dr. Petermann in Gotha und durch andere Mittheilungen bekannt gemacht und durch die Tagespresse dann in weiteste Kreise verbreitet worden. Aber jene Mittheilungen fielen größtentheils in die bewegtesten Tage unsres großen Krieges, und fanden schon aus diesem Grunde nur ein getheiltes Interesse. Und außerdem konnte eine vollständige und allseitige Ausbeute des gewaltigen Materials, welches diese Handvoll kühner Seefahrer aus den eisstarrenden Meeren

*) Die zweite deutsche Nordpolfahrt, 1869 und 70, unter Führung des Kapitäns Koldewey. Herausgegeben von dem Verein für die deutsche Nordpolfahrt in Bremen. Erster Band. Erzählender Theil. Bearbeitet von den Mitgliedern der Expedition. Mit zahlreichen Illustrationen in Holzschnitt, 10 Tafeln in Farbendruck, 2 Portraits in Stahlstich und 7 lithographirten Karten. Erste Abtheilung. Leipzig, F. A. Brockhaus, 1873.

des höchsten Nordens zu ihrer und ihres Vaterlandes unvergänglicher Ehre zurückbrachten, naturgemäß nur in einem Werke gegeben werden, welches sich dieser einen Aufgabe ausschließlich widmet, und jedem der Theilnehmer an seinem Orte das lebendige Wort eigener Wahrnehmung und Beobachtung gestattet. Diesen Erwägungen wohl verdankt das vorliegende Werk seine Entstehung, das seines Inhaltes wie seiner Ausstattung wegen das höchste Lob und die aufmerksamste Beachtung aller gebildeten Deutschen verdient. Die nachfolgenden Zeilen bezwecken, durch Herausgreifung einiger der lebendigsten Schilderungen, welche die erste Abtheilung enthält, den Lesern dieses Blattes das schöne und im besten Sinne patriotische Werk eifriger Theilnahme zu empfehlen.

Diese erste Abtheilung des Gesamtwerkes könnte füglich den Titel tragen: Der Hansamänner Noth. Denn drei Vierteltheile des Bandes oder mehr sind der Erzählung jener unglaublichen Schicksale und Entbehrungen gewidmet, welche vierzehn deutsche Seefahrer und Gelehrte unter Führung des Capitän Wegemann nach Untergang der Hansa im Eise (am 19. October 1869) durchlebten: zweihundert Tage auf einer Eisscholle längs der grönländischen Ostküste nach Süden treibend, dann wochenlang auf drei kleinen Böten gegen Klima, Eis und Hunger kämpfend, bis ihnen endlich Mitte Juni 1870 die Landung an der ersten menschenbewohnten Stätte, in der herrenhutischen Missionsstation Friedrichsthal an der Südspitze Grönlands gelingt. Diese Schicksale wollen wir nach dieser treuen Quelle unsern Lesern in gedrängter Kürze berichten. Nach Erscheinen der zweiten Abtheilung des Werkes soll in ähnlicher Weise die Fahrt des Schwesterschiffes (Schraubendampfers) Germania unter Kapitain Koldewey's Führung berücksichtigt werden. —

Unter den glücklichsten Auspizien, in Gegenwart des Königs Wilhelm von Preußen und seiner treuesten Rätthe Bismarck, Roon, Moltke, dann Sachmann u. A., unter Geschützdonner und Flaggenschmuck stach am 15. Juni 1869 die zweite deutsche Nordpolerpedition von Bremerhafen in See. Fröhlich hallte über die Wasser der Gesang der Mannschaft, die gestern noch mit einem theuern Eide gelobt hatte, alle Schrecknisse des höchsten Nordens in deutscher Ausdauer und Mannszucht zu tragen. Was seemännische Erfahrung und Technik in Verbindung mit ausreichenden Mitteln und nationaler Begeisterung aufbieten können, um den Kampf mit den wilden starren Naturgewalten der arktischen Breiten aufzunehmen, war an Bord dieser Schiffe vereinigt. Die Hansa insbesondere — auf die wir uns für heute beschränken — war 1864, als preuß. Schoner „Fulton“ an der Weser erbaut, und besaß $76\frac{3}{4}$ Commerzlast Tragfähigkeit. Sie wurde für die Nordpolfahrt durch das Bremer Comité, gegen Hinterlegung von 8000 Thlr. erworben, Hansa Grenzboten 1873. I.

genannt, und auf der Werft von F. W. Wenke & Co. für die Polarreise eingerichtet. Zu diesem Zwecke wurde sie mit einer $3\frac{1}{2}$ zölligen Epikerhaut von Eichenholz umkleidet, welche wieder mit $\frac{1}{8}$ — $\frac{1}{4}$ Zoll dicken, eng aneinander schließenden Eisenplatten belegt war. Der Vordersteven erhielt einen massiven Vorstoß aus Schmiedeeisen, um welchen sich etwa $\frac{1}{4}$ Zoll dicke Eisenplatten schlossen, die wieder durch starke Schienen umfaßt wurden. Sodann erhielt das Schiff eine Verstärkung durch Querbalken, sogenannte Zwischendecksbalken, und zwar in größerer Anzahl als gewöhnlich der Fall ist. Diese waren mittels starker Stützen untereinander verbunden. Die innern Wände wurden am Vordertheil durch starke, in schräger Richtung von oben nach unten laufende Balken (sogenannte Schlangen) verstärkt und der innere Theil hinter dem Vordersteven um mehrere Fuß mittelst Kniehölzern der ganzen Höhe nach massiv ausgefüllt. Hier befand sich das bequeme Logis für die Mannschaft, und die Schiffsküche. Die Kajüte war in zwei Theile geschieden. Der vordere sollte zunächst als Vorrathskammer, für den Fall einer Ueberwinterung zum Volkslogis, dienen und war noch bedeutend größer als das Logis im Schiffsvordertheile. Zwischen den mit Filz gefütterten inneren Wänden der Kajüte und des Winterlogis und der Außenwand befand sich ein sechs Zoll breit mit Sägemehl ausgefütterter Raum, um Kälte und Feuchtigkeit zu vermindern. Die Außenthüren, in derselben Weise ausgefüllt, glichen den Thüren eiserner Geldschränke. Dieselbe Füllung fand sich in der Kajütendecke. Das Oberlicht der Kajüte hatte doppelte Fenster und für den Winter noch eine Klappe zum Verschließen der Oeffnung. Die Luken waren windfangartig, so daß sie jeden Zugwind abschlossen. Die Kojen an den Seitenwänden der Kajüten bildeten, wie auf den Passagirschiffen, verschließbare Kammern. — Die Hansa hatte drei Böte, welche der schwergeprüften Mannschaft von größerer Wichtigkeit werden sollten als das Hauptschiff: das größte und schwerste, König Wilhelm, war etwa 18 Fuß lang, 6 Fuß breit und 4 Fuß tief; das zweite ein Walfisch (Whale)boot von der Weser 26 Fuß lang, $6\frac{1}{2}$ Fuß breit und $2\frac{1}{2}$ Fuß tief und hieß Hoffnung; das dritte, kleinste, hatte man Bismarck getauft.

Die Hansa war mit Proviant und sonstigem Material vortrefflich ausgerüstet. Hier waren die Erfahrungen der Engländer, Amerikaner und Russen aufs sorgfältigste berücksichtigt. Vollständigkeit, besonders reichliche Ausstattung und ausgezeichnete Qualität bildeten das Hauptaugenmerk des Comité's sowohl wie der höchst ehrenwerthen Lieferanten. In der edlen Freigebigkeit, mit welcher das Schiff für volle zwei Jahre mit Allem aufs beste versehen war, ist einer der Hauptgründe zu finden, daß die Hansamänner ihre unerhörten Strapazen sämmtlich mit Erfolg bestehen konnten. Zunächst war für die Kleidung aufs passendste gesorgt. Die Jacken waren von rein

wollenen Doublestoffen mit sogenanntem Pelzfutter gefertigt und mit bestem Coating gefüttert keine Faser von Baumwolle oder Halbwolle; alle Nähte mit bestem Kamelgarn genäht, da Seite oder Leinenzwirn der Zeit und Witterung gegenüber nicht hinreichende Ausdauer versprochen. Aus demselben Grunde waren die Knöpfe von Steinnuß statt von Horn oder Seidenge-spinnst. Taschen, Aermel, Alles mit Wolle gefüttert. Die Westen vorn und im Rückentheile von Tricot, durchweg mit bestem blauen Flanell gefüttert. Die Beinkleider von dem Stoff der Jacken, und außerdem noch mit rein wollnem Flanell unterfüttert. Mützen nnd Handschuhe von Hundesell. Die Form der Mützen diejenige der Nebelkappen der Damen; sie bedeckten Kopf, Nacken und Schultern vollständig und umschlossen das Gesicht mit einem dicken Pelzrand. Die Hände waren zunächst durch einen wollenen Innenhandschuh und einen zweiten von 15—16 Zoll Länge und 7—8 Zoll Breite geschützt. So ging aber erst der innere Mensch. Die Außenhülle bildeten Pelze von guten rauhen Schaffellen (deutschen und russischen Heidschnucken); ein Dritteltheil bestand aus amerikanischen Büffelfellen, die wegen ihres festeren Leders und ihrer größeren Leichtigkeit vorzüglich bei Excursionen verwendbar waren; und sämtliche Pelze waren mit guten, gegerbten, in reichlichem Fett getränkten Seehundsellen überzogen. Die geräumigen Schlaffäcke waren aus Schaf- und Büffelfellen gefertigt. — Nicht minder weise war an Bord der Hanja für den Proviant gesorgt. Wir erwähnen nur bei denjenigen Nahrungsmitteln, welche den armen Schiffbrüchigen später auch noch in den kleinen Dosen, die gerettet werden konnten, das Leben erhalten haben, die ursprünglichen Mengen. Die Hanja führte über 21½ Ctr. gesalzenes Ochsenfleisch; dieselbe Menge gesalzenen Speck; 572 Pfd. Schinken; 63 Dosen Fleischspeisen; 40 Pfd. Fleischextract; 804 Pfd. geräucherten Speck; 384 Dosen gekochtes Fleisch; einen halben Ctr. Schmalz und fast acht Ctr. Butter. An Brot und Mehl 64 Ctr. Cafés II. 14 Ctr. ausgestecktes Brot, 61 Ctr. Weizenmehl, 17 Ctr. Roggenmehl. An Gemüse waren sowohl in getrocknetem Zustande als wie in Conserven große Mengen vorhanden. Sehr wichtig waren unter den Conserven 100 Dosen Soup and Bouilly und 144 Dosen Milch, der letztere Vorrath etwas knapp. Unter den Colonialwaaren zeigen sich die Kaffee- und Cacaobestände durchaus als die wichtigsten; leider wurden beim Schiffsuntergang von den fast 6 Ctr. Kaffee und 3 Ctr. Cacao nicht ausreichende Mengen gerettet. Sehr wichtig waren die 250 Pfd. Tabak, und von den Getränken, außer den 300 Flaschen Rothwein, die jeweilig vier duzend Flaschen, welche von der edeln Spezies Portwein, Sherry, Cognac und Rum sich an Bord befanden. Auch die vier Anker Branntwein und 50 Krüge Genevère erwiesen sich als unsträfliche Getränke. — An Waffen und Schießvorrath enthielt das Schiff eine so erfreuliche Menge, daß die schiffbrüchigen

Hansamänner, die in den letzten Wochen ihre Meerfahrt ausschließlich von der Jagd die Stillung ihres nagenden Hungers erhofften, doch immer noch Pulver genug hatten, um sich die Zeit durch Feuerwerk und andere Pulverspässe zu vertreiben. Die Aufzählung der wissenschaftlichen Instrumente unterlassen wir, da sie ja doch, ohne vorher kaum benutzt zu sein, in den Tiefen des Meeres gegenüber der Liverpoolküste von Ostgrönland, auf fast 71° nördlicher Breite ruhen, und kaum einmal um die Sommer Sonnenwende einer rothen Qualle oder einem in stiller Zurückgezogenheit laichenden Kabljau zum Wochenbett dienen mögen.

Die Mannschaft der Hansa bestand durchweg aus jungen, kräftigen, erfahrenen Leuten. Der Kapitän Hegemann war 33 Jahre alt, geboren zu Hookfiel, wohnhaft in Oldenburg. Sein in Stahlstich mitgetheiltes Portrait zeigt ein freies kräftiges Seemannsgesicht mit ernstern Augen, hoher Stirn und reichem Vollbart. Er war erst 1868 aus der Beringstraße zurückgekehrt, die er sechs Jahre lang als Steuermann und später als Kapitän des Schiffes Julian befahren hatte. Als erster Officier war ihm beigegeben Richard Hildebrandt aus Magdeburg, 26 Jahre alt, der bereits die erste deutsche Nordpolerpedition 1868 unter Kapitän Koldewey mitgemacht hatte; als zweiter Officier Wilhelm Bade, in demselben Alter, aus Rostock. Der Zimmermann Wilhelm Bome war 46 Jahre alt, geboren zu Groteliste, wohnhaft in Grohn. Der Koch, ein Musterbild von Pflichttreue, Humor und culinärischer Erfindungskraft gegenüber den unbekanntem Reizen arktischer Jagdbeute war 25 Jahr alt, aus Fourse in Holland. Von den sechs Vollmatrosen, die im Alter von 25—39 Jahren standen, hatten zwei gleichfalls bereits die Nordpolfahrt des Jahres 1868 mitgemacht, alle schon Fahrten nach Amerika, Ost- oder Westindien unternommen. Als Leichtmatrose diente der 19 jährige Konrad Gierke aus Stettin. Der Arzt des Schiffes war Dr. med. Buchholz, 32 Jahre alt, aus Greifswald, wo er Privatdocent gewesen; er hatte als Assistentenarzt eines preussischen Feldlazareth den böhmischen Krieg mitgemacht. Ihm oblag auf dieser Expedition, außer der ärztlichen Behandlung seiner Genossen die zoologische, ethnologische und anthropologische Beobachtung und Ausbeute. Als Vertreter der Geologie hatte sich endlich, auf Empfehlung des Professor Hochstetter in Wien, dessen 30jähriger Assistent Dr. Gust. Raube, Privatdocent an der Universität und Politechn. Schule in Wien der Expedition angeschlossen.

Rehren wir nach dieser Vorstellung unsrer Helden und ihrer Ausstattung zu ihrer Fahrt zurück.

Bis zur Insel Jan Mayen, welche am 9. Juli verlassen wurde, hielten die Schwesterschiffe fast ununterbrochen beisammen aus. Von da an hatten die kühnen Seefahrer neun Tage lang im Nebel auf das Eis an der Ost-

Küste Grönlands loszusteuern, und wenn sie dort in gegebener Höhe (75°) sich nicht trafen, ihr Rendezvous bei der Sabine Insel zu suchen. Am 18. Juli erst, einem feierlich schönen Sonntag schien die Sonne rein und klar. Man hatte schon am 15. die Eisante erreicht und mußte von da ab behutsam dem Rande folgen. Den Eindruck und die Beleuchtung der weiten, in tausend Farben glitzernden Fläche schildern unsre Gewährsmänner als einen bezaubernd prächtigen. Und wie so die Nebel sich hoben, da schimmerten auch die Segel der Schwesterschiffe einander vom Horizont aus zu, und am Abend desselben Tages gegen 8 Uhr — Abend — in unserm Sinn kann man die Stunde eigentlich nicht nennen, da den kühnen Seefahrern die Mitternachtssonne schien — lagen sie wieder dicht aneinander. Die Herren von der Hansa waren an Bord der Germania gekommen, labten sich an dem dort verstaunten edlen Nauenthaler und tauschten die Erlebnisse der letzten Tage. Um Mitternacht trennte man sich, voll Freude und zuversichtlicher Hoffnung auf die Zukunft. In schwesterlicher Eintracht segelten beide Schiffe wieder nebeneinander her und mancher frohe Gruß und Scherz hallte herüber und hinüber. Daran dachte in jener Nacht niemand, daß man zum letzten Mal so zusammen gewesen, daß die Männer der Germania die Hansa nie mehr, die Besatzung erst nach vierzehnmonatlicher Frist, als wunderbar vom Untergang gerettet, wiedersehen sollten! Am 19. Juli zwar hielt sich die Hansa immer noch meist in Sicht. Aber am 20. Juli früh, bei hartem Westsüdwestwind trennten sich die Schiffe für immer, in Folge eines leidigen Mißverständnisses. Kapitän Koldewey hielt nämlich eine nochmalige Berathung der beiden Kapitäne wünschenswerth und gab daher der Hansa das Signal auf Rufweite heranzukommen: „come within hail“. Die Hansa verstand aber: „long stay a peak“, was Kapitän Hegemann im gegebenen Fall dahin auslegte, sein Schiff solle, des Eisgangs wegen möglichst weit nach Westen segeln, um das freie, vom Eis unbefetzte „Landwasser“ der grönländischen Küste zu gewinnen. So setzte er denn mehr Segel, drang weiter nach Westen und sah, da nun eben Nebel eintrat, die Germania nicht wieder.

Hier beginnt auch im vorliegenden Werke die ausschließliche Schilderung der Schicksale unsrer Helden. Bei der Trennung befanden sie sich auf 74°4' nördlicher Breite und 12° 52' westlicher Länge. Langsam segelte die Hansa durch das Eis westwärts im Nebel. Abends wurde aber das Eis dichter; schon war nicht mehr möglich das Schiff zu wenden, Signalschüsse verhallten ungehört, das Steuer mußte an einer Scholle befestigt werden, um dessen Zerbrechen zu verhüten. Man war allein — im Eise. Den folgenden Tag schon gelang Herrn Hildebrandt eine gute Photographie der Hansa im Eise — vorläufig noch eine schmachhafte Neuheit, bald die immer bedrohlichere Gewohnheit von Wochen und Monaten! Seehunde und Narwale zeigten sich

in der Nähe des Schiffes. Das Fleisch der ersteren bereicherte die Tafel um einige arktische Gerichte, denen man im Wohlgefühl kultivirterer Kost, noch die heimathlichen Speise-Traditionen kritisch gegenüber stellte. Unaufhaltsam und willenlos trieb man nach Süden, und legte in den sieben Tagen vom 21. bis 28. Juli 72 Seemeilen — wovon vier auf eine deutsche Meile gehen — zurück. Am 28. Juli erblickten die Hansamänner zum ersten Male die dunkle Felsenküste von Grönland, von Kap Broer Ruys bis Kap James, die gezeichnet wurde. Man war schon bis 72°56' nördlicher Breite und 16°54' westlicher Länge getrieben. Aber Tag für Tag, wie in offener See, buchten die pflichttreuen Officiere ihre meteorologischen Beobachtungen, die in Verbindung mit denjenigen der Germania sich sehr werthvoll erwiesen.

Die Zeit vom Ende Juli bis zum 7. September ist als die Epoche zu bezeichnen, in welcher die unerschrockenen Führer der Hansa immer wieder von neuem die Durchbrechung des Eises, und, ihrer Instruction gemäß, die Wiederer Gewinnung von 75° nördlicher Breite und das Ansegeln der Sabine-Insel anstreben. Sie führten dieß, im loseren Eise stellenweise frei segelnd, mit solchem Erfolge aus, daß sie am 27. August — wie sich später herausstellte — der Germania auf höchstens 34 Seemeilen Entfernung (in etwa 74°20' nördlicher Breite und 16°50' westlicher Länge) nahe kamen und noch am 5. September wahrscheinlich die Küste im freien Wasser hätten erreichen können, wenn sie Dampf gehabt hätten. So aber, da Eis, Nebel und Windstille die Hansa am Abend festlegten, war dieß ihre letzte Segelung. Am folgenden Tage schon lag sie zwischen zwei Vorsprüngen eines großen Eisfeldes, das später ihrer Mannschaft Rettungsfloß werden sollte, und es begann nun die vollständige Eisbesetzung des Schiffes.

So schmerzlich der Mannschaft, und namentlich den Gelehrten, die immer steigende Gewißheit der Ueberwinterung im Eise, dem Kapitän und seinen Officieren die Wahrscheinlichkeit des Verlustes ihres guten Schiffes war, und so rührend sich diese Stimmung, die stillgefaßte Vorbereitung auf Tod und Verderben in den im vorliegenden Werke mitgetheilten Tagebuchblättern unsrer Seefahrer ausspricht: der seemännische Humor, die Lebensfreude und der Thatenmuth ist ihnen dennoch niemals ausgegangen. Eine Menge sprechender Züge sind uns aus diesen Tagen mitgetheilt. Schon Ende Juli hatte man einen jungen Seehund gefangen, den man Jakob taufte, und der acht Tage beim Schiffe blieb. Da das kleine niedliche Thier indessen durchaus keine Nahrung zu sich nehmen wollte, setzte man ihn an einer Eisscholle aus. Aber er kam, mitunter tauchend, immer wieder ans Schiff, wie um sich für die gewonnene Freiheit zu bedanken. Bären wurden zahlreich geschossen und lieferten vortreffliche Schinken. Ein junger Bär wurde lebend gefangen und an den Eisanker festgekettet, wie ein Hund. Man haute ihm ein Schneehaus

und bereitete ihm darin ein Lager von Hobelspänen. Er aber verschmähte diese Verweichlichung campirte im Freien, brannte mit seiner schweren Kette durch und ist mit ihr wahrscheinlich im Meere ertrunken. Auch Fuchsbraten von weißen Füchsen wurde probirt und sehr schmackhaft befunden. Neben der nobeln Passion der Jagd boten Schlittschuhfahrten, Ballspiel bei 12° Kälte und Excursionen unsern Eisfahrern mannigfachen Anlaß zur Erhaltung ihres seemännischen Humors. Hiervon zeugen auch die Namen, welche die hervorragendsten Eisberge rings um die eingefrorene Hansa erhielten. Da gab es den „Teufelsbaumen“, „das Brandenburger Thor“, den „Berg Sinai,“ u. s. w.

Aber immer ernster drängte sich die Frage auf, wie man sich im Falle des Verlustes des Schiffes in den Eispressungen und Schraubungen, die zu erwarten standen, am besten gegen die schweren Gefahren einer Ueberwinterung schützen solle. Eine Benutzung der drei Böte zu diesem Zwecke war nur im äußersten Falle rathsam. Ihre Segelbedachung schützte nur unzureichend gegen Sturm, Kälte, und die oft wochenlang unaufhörlich herabwirbelnden Schneemassen. Wie sollte man sich da die unentbehrliche warme Nahrung verschaffen? Man mußte also auf die Herstellung eines Winterhauses auf dem Eise Bedacht nehmen, in das man flüchtete, wenn die Hansa Noth litt Unverzüglich wurde zu diesem Bau geschritten. Als Backsteine boten sich die vorhandenen Kohlenziegel, ein treffliches Baumaterial, da sie die Feuchtigkeit aufnahmen und die Wärme in dem inneren Raume zurückhielten. Wasser und Schnee waren der Mörtel. Als Dach nahm man das Schneedach der Hansa, beim Verlust des Schiffes, in Aussicht. Die „Hoffnung“ und der „Bismarck“ wurden klar gemacht, unter Schneezelten geborgen, und mit Proviant versehen. Für das Kohlenhaus wurde etwa 450 Schritte vom Schiff eine bruchfreie feste Stelle ersehen und seine Größe auf 20 Fuß Länge, 14 Fuß Breite und 6½ Fuß Höhe im Giebel, bei 4 Fuß 8 Zoll der Seitenwände bestimmt. Vom 27. September bis 3. October wurde der ganze Bau vollendet. Ein Brunnen nahebei in's Eis gehauen, lieferte das schönste süße Wasser und das beste Bindemittel. Fugen und Ritzen, mit feinem Schnee bestreut, und mit Wasser begossen, froren in zehn Minuten zu der compactesten Masse. Die Dachbekleidung wurde vorläufig durch Segeltuch und Schilfmatten, die sich zufällig noch von der letzten westindischen Reise der Hansa an Bord fanden, die Dachlatten durch Spieren und Faßstäbe hergestellt. Aufgestreuter Schnee gab Dichtigkeit und Halt. Dann wurde das Haus mit Proviant auf zwei Monate versehen.

Das Kohlenhaus war zur guten Stunde vollendet worden, denn schon am 7. October begannen schwere Pressungen im Eise, zu denen die folgenden fünf Tage ein Schneetreiben hinzutrat, welches Haus und Schiff vollständig

verschüttete, und das junge Eis von der Hansa losbrach, so daß Meereswasser zwischen Eis und Schnee durchdrang. Der heftige Nordsturm warf das Schiff plötzlich unter rasselndem Geräusch nach Steuerbordseite. Nur mit Anstrengung aller Kräfte an den Tauen und Eisankern, konnte das Abtreiben des Schiffes vom Eisfeld gehindert werden. Am 13. wieder klares, ruhiges Wetter, man sah sich 16 Seemeilen nordöstlich von der Liverpool-Küste, die als steiles zackiges Felsengebirge, nur spärlich mit Schnee bedeckt, erschien. In der Zeit vom 5. — 14. October waren in der gewaltigen Eristströmung 72 Seemeilen nach Südsüdwest zurückgelegt. Dabei 14 bis 16° Kälte in der Nacht. Raben, einmal eine Möve und ein Falke die einzigen Zeichen thierischen Lebens. Am 18. früh halb 8 Uhr begann die Katastrophe. In nächster Nähe des Schiffes begann das Eis zu schrauben und zu pressen. In geregelter Zeitfolge, wie durch einen gleichmäßigen Wellenschlag hervorgerufen, dröhnte und knallte, quitschte und pffif es unter dem Eise. Bald klang es wie das Knarren von Thüren, bald wieder wie ein Durcheinander vieler Menschenstimmen, bald endlich wieder wie das Bremsen eines Bahnzuges. Offenbar hatte sich das Eisfeld im Treiben gedreht und drängte nun stärker an das Küsteneis an. Die beiden vor dem Schiffe gelagerten Eisstücke zitterten heftig, die Masten schwankten und dem Steuermann oben war es oft, als ob jemand ihm nachstiege. Dabei entstanden auf dem Felde lange und tiefe Spalten, so daß das Whaleboot längsseit des Schiffes in Sicherheit gebracht werden mußte. Eifrig wurde bei dem klaren Wetter des Nachmittags und Abends für beide Fälle gesorgt: Ueberwinterung im Kohlenhause oder Verbleiben im Schiffe. Der neunzehnte October ließ diese Wahl nicht mehr.

Nordnordweststurm, Schneegestöber und Eispressungen begannen den Tag. Die Luft war düster und dick, die etwa eine deutsche Meile entfernte Küste nicht zu sehen. Um Mittag hatten die herannahenden hochaufgeschrobenen Eismassen das junge Eis an der Steuerseite des Schiffes aufgebrochen und drängten hart an den Außenbord an. Das Schiff hob sich nach vorn, wurde an weiterer Hebung durch die hohen Eisblöcke gehindert und mußte daher die volle Wucht der Pressungen aushalten. Noch war es dicht, wie eine Peilung der Pumpen ergab. Kurz vor 1 Uhr sprangen die Decksnähte mittschiffs. Die Mannschaft nahm in einer angstvollen Pause ihren Mittagssimbiß an Deck — unter Deck war es schon zu unheimlich. Da schoben sich viele mächtige Eisblöcke unter den Bug des Schiffes. Etwa siebenzehn Fuß hoch wurde die Hansa auf das Eis geschoben. Es war ein schauerlich schönes Schauspiel. Nur hob sich leider der hintere Theil des Schiffes nicht mit. Der Steven hatte den furchtbarsten Druck auszuhalten. Um 5 Uhr wich das Eis zurück, das Schieben der Schollen ließ nach, um sechs Uhr etwa konnte das Schiff in das freie Wasser gleiten. Es fanden sich 17 Zoll Wasser in dem-

selben. Bis gegen 7 Uhr war es ausgepumpt. Rasch nahm die Mannschaft ihr Abendbrot. Aber nach einer Viertelstunde schon fanden sich wieder 2 Fuß Wasser in den Pumpen. Eine halbstündige gewaltige Anstrengung an den Pumphebeln zeigte, daß alle Mühe vergeblich war. Das Schiff mußte schwer leck sein. Es war unmöglich, den Sitz des Schadens zu ermitteln. Sicherlich drang unter den Kohlen Wasser ein, außerdem mußte der Kiel gebrochen, vielleicht auch die Schiffswand an den Rimmen eingedrückt sein. Das Schicksal der Hansa war besiegelt. Tief erschüttert, aber gefaßt stand die Mannschaft vor dieser Thatsache. Das Kohlenhaus auf dem südwärts treibenden Eisselde sollte also ihre einzige Zufluchtsstätte sein, vielleicht auch — ihr Sarg.

So ward denn Alles, was an nothwendigen und nützlichen Dingen noch an Bord war, herauf und auf das Eis befördert. Die Kleidung, die nautischen Instrumente, Tagebücher und Karten sowie ein Theil Brennholz waren schon früher diesen Weg gewandelt. Nun folgte das Bettzeug, der Rest der Kleidungen, des Proviantes, der Kohlenvorräthe, der Kochherd, dann die Defen. Zusehends steigt das Wasser. Um 8 Uhr Morgens am 20. begann das Holz im Schiffsraum zu schwimmen, um 3 Uhr stand das Wasser schon am Kajütentisch und alle beweglichen Gegenstände trieben darin. Da wurde noch gerettet, was irgend anging: Lampen, Bücher, Cigarren, Spieldosen, Arzneimittel, Schneedach und Schneefegel. Alles lag durcheinander auf dem Eise, belebt durch Gruppen mit dem Tode kämpfender, vor Frost zitternder Ratten. Auch darin ward bald Ordnung. Der Kochherd ward noch denselben Abend geborgen und benutzt. Zum ersten Mal schlief man in dem neuen Auhl, das mit seinen schwarzen Wänden aussah, wie ein schaurig, großer Sarg — beim Schein der Kajütlampe." Am folgenden Tage, den 21. wurden die Masten des Schiffes gekapt, um den Brennholzbestand zu vermehren, und mit der ganzen Takelung aufs Eis geholt. Zum letzten Mal begaben sich Kapitän und Steuermann an Bord. Um 6 Uhr Abends lösten sie die Keinen, damit das sinkende Schiff nicht die Scholle, auf welcher Aller Hoffnung ruhte, in den Abgrund risse. In der Nacht vom 21. zum 22. October sank das Schiff auf 70° 52' nördlicher Breite und 21° westlicher Breite, etwa 1½ deutsche Meile von der Liverpool-Küste. Das große Boot König Wilhelm wurde beim Sinken des Schiffes geborgen. Die Sammlungen der Gelehrten, der photographische Apparat, die Photographien und das Schiffsloth gingen zu Grunde.

Die nächsten Tage wurden zur wohnlicheren Einrichtung des schwarzen Hauses benutzt. Das leckende Dach wurde durch ein mit Segeln überzogenes Plankendach ersetzt. Luft und Licht wurden durch zwei Klappfenster im Dache eingelassen. Sechs Zoll vom Boden wurden Britschen errichtet und darauf

die Schlaffsäcke gelegt. An den mit Segeltuch überzogenen Wänden wurden Borde angebracht, auf welchen Bücher, Instrumente, Kochgeschirre ihren Platz fanden. Die Schiffskisten, vor den Schlafstellen aufgestellt, dienten als Tische und Bänke. Der goldne Spiegel der Kajüte prangte an der hintern Wand, darunter ein kostbares Barometer; die Uhr ließ ihr gewohntes Tiktat hören. Die Logiskappe diente als Windfang vor der Thüre, eine Fallreepstreppe zum Hinabsteigen in das Haus, so daß sie nun wie in einen Fuchsbau in ihre Laum mit dem Dache aus dem Schnee hervorragende Höhle krochen. Die Heizung war gut. Bei 20° Kälte konnte sie 18° Wärme erzeugen. Der Dampf zog durch die Klappfenster leicht ab, frische Luft ein. Die trefflichen Conserven lieferten stärkende Fleischbrühen. Der Druck der unmittelbaren Lebensgefahr war von ihnen genommen. Das übliche Whist wurde, in Ermangelung eines Tisches, auf einem Schiffsjournal gespielt. — In den folgenden Tagen wurde der Proviant und das Brennholz vollends von der Schiffbruchstätte herangeschafft und bei dem Hause aufgestapelt. Ein 4 Fuß breiter Gang rings um das Haus, mit Segeltuch bedeckt und mit Schnee gedichtet, bildete die Vorrathskammer. Das aus den Masten und Spieren gefertigte Brennholz wurde in Stößen aufgeschichtet. Für alle Fälle wurden auch die Boote auf 2 Monate mit Proviant versehen, und immer an die geschütztesten Stellen gezogen. Die große Flagge hatte man zuerst mit gerettet. An der Bramstange hinter dem Hause, die als Flaggenpfehl dienen mußte, wurde sie bei gutem Wetter zum Vergnügen und als Nothsignal aufgehißt.

So trieben die Hansamänner „als unsres Herrgotts Passagiere“ zwischen Meer und Küste viele Monate lang nach Süden. Ihr Eisfeld erwies sich als ein etwa 3000 Schritt breites und langes, gleichmäßig mit Schnee bedecktes, ebenes, aus Eisflarden und Schollen fest zusammenge kittetes Feld. Es ragte durchschnittlich 5 Fuß über Wasser, seine submarine Mächtigkeit ließ sich zu mindestens 40 Fuß annehmen. Abschreckend wild war der Rand des Feldes im Westen und Nordwesten. Die Reibungen und Pressungen mit antreibenden Schollen hatten hier Mauern bis zu 10 Fuß Höhe aufgethürmt. — Während vom Ende October an die Sonne erst um $\frac{1}{2}$, 9 Uhr morgens auf- und bereits um 3 Uhr hinter den Felsen der Küste niederging, waren die Nächte prachtvoll hell, so daß man die feinste Schrift lesen und weit hinaus in die Ferne spähen konnte. Nordlichter waren in solchen Nächten stets zu sehen. — Im November war die Jagdbeute eine besonders reiche. Auf einer benachbarten Scholle zeigte sich die unförmige Gestalt eines großen Walrosses unbeweglich wie ein Felsblock. Auch hier bewähre sich die Zündnadel; die Kugeln drangen durch die zolldicke Haut des Ungethüms und wenige Schüsse tödteten dasselbe, nachdem es schwer verwundet und wüthend noch versucht hatte, das junge Eis, auf dem die Jäger standen, zu zerbrechen,

um dieselben dann im Wasser anzugreifen. Mehrere Stunden vergingen, ehe zehn Mann, mit Hilfe eines kräftigen Flaschenzuges das Walroß aus dem Wasser gezogen hatten. Und nun erst das Abbalgen, während das Ganze bei 23° Kälte zu einer steinharten Masse gefroren war! Aber der Lohn so vieler Mühe war reich. Unter der Haut saß eine drei Zoll starke Speckschicht, welche sehr willkommenes Brennmaterial lieferte. Die Zunge schmeckte vorzüglich. An demselben Abend fühlte sich Meister Peß durch den Walroßspeck angezogen. Drei Schüsse wurden aufs Ungefähr gegen ihn abgegeben. Am andern Morgen fand man ihn, wie schlafend, aber todt, etwa 100 Schritte weiter im Schnee liegen. Es war ein großes prachtvolles Thier. Der schöne ausdrucksvolle Kopf ruhte auf den Vordertaken, die rothen Blutstropfen stachen scharf ab von dem reinen Schneeweiß des Felles. Seine 4 Schinken, ein delicates Braten für eine Reihe von Sonntagen, wogen an 200 Pfd. Das Fell lieferte weiteren Schneeschutz für die leckenden Stellen des Daches. Einige Tage später hatte sich Meister Peß, mit den Vordertaken sich auslehnd, den im „Bismarck“ lagernden Proviant beschnüffelt. Aber Bismarck hatte sich auch hier unnahbar gezeigt. Der Bär war durch das ausgespannte, steifgefrorene Segeltuch „reingefallen“. Erschreckt über diese Behandlung, hatte er das Weite gesucht.

Langsam aber stetig trieb das Eisfeld nach Süden. Am 3. November hatte es schon die Liverpool-Küste passirt, und war bis zum Scoresby-Sund gelangt. Das Eis hatte seit dem Untergang der Hansa nicht wieder geschraubt. Je nach Ebbe, Fluth und Strömung kam das Eisfeld der Küste näher oder ferner. Seit dem 10. November bis zum 22. war die rotirende Bewegung des Feldes so langsam, daß es sich erst einmal um sich selbst gedreht hatte. Vom 2. — 4. November trieb man an Scoresby-Sund vorbei, am 14. November bei Cap Barclay, später bei Cap Dan. Dann folgte in einer Entfernung einer deutschen Meile ein unbekanntes Land, das sogenannte Egede's Land. Leider war die Mannschaft, als sie der Küste am nächsten war, in größter Lebensgefahr, so daß sie nicht ruhig beobachten konnte. November und December vergingen ohne besonderes Ereigniß. Am 18. December mit der Vollmond-Springfluth wieder Eisschrauben, das in der Nacht vom 20. zu 21. den Berg Sinai wegreiß. So kam Weihnachten heran, unter Stürmen und heftigen Schneewehen, aber dennoch waren Alle in der Stimmung, es froh zu feiern — auf einer grönländischen Eisscholle! Während die Andern spazieren gingen, hatten die Steuerleute den Christbaum, aus Tannenholz und Besenreisern kunstvoll hergestellt und mit Papierketten und selbstgebackenen Lebkuchen behangen. Die Richter lieferte ein von Dr. Raube gesparter Wachsstock. Professor Hochstetter hatte für Weihnachten eine Blechkiste gestiftet, die nun geöffnet wurde und viel zu lachen gab. Die darin enthaltenen Pfeifen,

Maultrommeln, Trompeten, Hampelmänner, Knallbonbons &c. wurden redlich verloost; begierig fiel man über die alten Zeitungen her. Dazu gab es ein Gläschen Portwein, Abends Chocolate und Pfeffernüsse. In derselben herzensfreudigen und innigerührten Stimmung wurde das Neue Jahr angetreten. Die gegenseitigen Glückwünsche beim Jahreswechsel kamen jedem der schwergeprüften Männer aus dem Grunde des Herzens. Der kürzeste Tag war nun überwunden, und auf die zunehmende Sonne durfte man wohl zunehmende Hoffnung setzen. Aber dennoch sollte der Januar ihnen bei weitem die größten Schrecknisse bieten.

Schon am Vormittag des 2. Januar ließ sich ein eigenthümliches Geräusch hören, wie wenn jemand mit dem Fuß auf dem Boden scharrt; draußen unterdessen furchtbares Unwetter, Sturm aus Nordnordost und anhaltendes Schneetreiben. Während der Mittagsruhe plötzlich das seltsame Geräusch von neuem, nur weit stärker. Es war ein Scharren, Poltern, Knistern, Mechzen und Knarren, als ob unheimliche Geister unter der Scholle ihr Wesen trieben. Alle liefen durch den Schneegang nach oben, das Haus lag ja mindestens einen Fuß tief verschneit. Draußen nichts als das Wüthen des Sturmes. Sowie man aber das Ohr an den Boden legte, ließ sich ein Geräusch vernehmen wie das Singen des Eises, wenn es stark geschoben wird; es war, als ob Wasser unter der Scholle durchriesele. Offenbar stand sie in Gefahr, zerschellt zu werden, indem sie, über Klippen treibend, auseinanderbersten, oder an den Kanten abbrechen konnte, vielleicht beides zugleich. Die Pelze wurden gepackt, und jeder füllte seinen Knapsack mit Mundvorrath. Warst die Scholle, so war man rettungslos verloren. Die Böte waren bei dem entsetzlichen Schneetreiben nicht von der Stelle zu bringen. Um 9 Uhr früh endlich erschien die sehnsüchtig erwartete Dämmerung. Eine Stunde später, als der Sturm etwas nachließ, gingen Einige hinaus in der Richtung, wo einst die Hansa untergegangen war. Sie fanden auf 500 Schritt einen neuerstandenen Eiswall und erkannten zu ihrem Schrecken, daß dieser Wall jetzt die Grenze der Scholle bildete, während auf allen Seiten große Stücke abgebrochen waren. Am Morgen des 4. Januar endlich hatte das Wetter ausgetobt, und nun erkannte man genau seine Wirkung. Früher hatte die Scholle zwei Seemeilen im Durchmesser gehabt, nun höchstens eine. Das Haus lag nun nach drei Seiten kaum 200 Schritt vom Rande, nach der vierten 1000, gegen 3000 früher. Man trieb kaum 2 Seemeilen vom Lande. Gleichwohl war an ein Entkommen auf den Böten nicht zu denken, da jenseits der Scholle zerbrochenes Trümmereis sich zwischen die Küste schob, unter dessen Schneedecke man die Risse und Schründen nicht hätte entdecken können. Auch diesmal hatte man das Schrauben und die schnelle Trift des Eises der Springfluth zu danken, die hier schon 10—15 Stunden nach Neu- und Vollmond

eintritt. In den Tagen vom 27. December bis 8. Januar war man 52 $\frac{1}{2}$ Seemeilen Südwest zu West $\frac{3}{4}$ West getrieben.

Die Tage vom 11.—15. Januar sollten neue Schrecknisse bringen. Am 11. schwerer Nordoststurm mit furchtbarem Schneetreiben. Um sechs Uhr Morgens schon erschallt der Ruf des wachhabenden Hildebrandt: „Alle Mann klar!“ Ein unbeschreibliches Getöse tobt in nächster Nähe. Mit Pelz und Knappsack dringt Alles hinaus, durch das Schneedach der Vorhalle. Der Aufruhr der Elemente, der die Armen hier empfieng, übertraf alles Erlebte. Da heißt es plötzlich: „Wasser auf der Scholle nahebei!“ Die sie umgebenden Schollen reißen auf, es entsteht hoher Wellenschlag. Wieder bröckelt das Feld von allen Seiten ab. Zwischen dem Hause und dem Holzvorrath klappt eine 25 Schritt breite Gisspalte. Das jenseits abgelöste Stück scheint sich haushoch auf die Schiffbrüchigen niederstürzen zu wollen. Alles scheint verloren. Das Brennholz treibt in die tobende See hinaus. Nur mit äußerster Anstrengung gelingt es, bei 10° Kälte und dem starken Sturme, die Böte vor dem nämlichen Schicksal zu bewahren. Schon sagt man sich Lebewohl, reicht sich zum Abschied die Hände und erwartet im nächsten Augenblick den Untergang. So standen und kauerten sie den ganzen Tag bei den zwei nächsten Böten. Der feine prickelnde Schnee drang durch die Kleider bis auf die Haut. Wunderbar, daß gerade der Theil der Scholle, auf dem sie standen, der festeste war. Sie maß nun nur noch 150 Fuß Durchmesser! Gegen Abend packten sich die Spalten wieder zusammen, und beseitigten die Dünung. Erleichtert genossen die Armen etwas im Hause und legten sich nieder, nachdem sie scharfe Wache ausgestellt. Auch diese wohlverdiente Ruhe wurde ihnen durch einen schauerlichen Eisberg verkümmert, auf den sie in der Nacht losgetrieben, und vor dessen näherer Bekanntschaft nur die schnelle Trift sie bewahrte. Sie waren in 4 Tagen abermals 56 Seemeilen südlich getrieben.

Die schlimmste aller Nächte stand unsern Helden aber noch bevor, diejenige vom 14. auf den 15. Januar. Schon Abends 10 Uhr meldete die Wache den Bewohnern des Hauses, daß das Eis wieder in starker Bewegung sei; es wehte heftiger Sturm aus Nordost. In unmittelbarer Nähe des Hauses barst die Scholle, thürmte das losgebrochene Eis sich auf. Gegen 11 Uhr, unter donnerndem Geräusch drohte eine plötzlich entstandene Spalte das Haus auseinanderzureißen. Alle vermochten sich ins Freie zu retten. Da standen sie beim gräßlichsten Unwetter auf dem Eise, obdachlos, den Tag erwartend, der noch 10 Stunden fern war. Die meisten krochen in das Boot des Kapitäns unter das Schneefegel, einige durch die zerstoßenen Scheiben ins Haus. Kälte zehn Grad. Es wollte nicht Tag werden. Ein wüster unruhiger Halbschlummer hatte sich der Todtmüden bemächtigt, krampfhaft zuckten ihre Glieder in der engen Lage. Der Koch fand gleichwohl die Ener-

gie, am frühen Morgen Kaffee zu bereiten, der die Erschöpften zu neuem Leben weckte. Er hatte auch am 3. Januar, als das furchtbare Schrauben des Eises ihn bei der Reparatur des Kaffeekessels überraschte, ausgerufen: „wenn die Scholle doch solange halten wollte, bis ich meinen Kessel fertig hätte, Ich möchte doch gern noch Thee für den Abend kochen, damit wir vor dem Abzug was Warmes hätten“. Fünf Nächte mußten Alle nun in den Böten schlafen. Das Haus mußte verlassen, ein neues gebaut werden, in welchem aber nur für 6 Mann Platz war. Die Andern mußten abwechselnd in den Böten schlafen. Das Schlimmste war gleichwohl überstanden. Denn als eine der wichtigsten Ursachen der gewaltigen Eisschraubungen, welche die Hansamänner so oft an den Rand des Todes geführt, war neben der Springsluth der Umstand anzusehen, daß sie während dieser Zeit in der Meerenge zwischen Island und Grönland trieben, wo sich das von der Strömung fortgeführte Eis, zumal bei dem östlichen Vorspringen der grönländischen Küste in zahlreichen Raps, mehr und mehr zusammenschieben muß. Diese Bewegung reichte in ihrer größten Stärke bis Kap Dan, wo die Küste bedeutend nach Westen zurückweicht und zugleich im Osten die Schranke von Island wegfällt, dadurch aber die Eisstopfung aufhört.

Auch wir können deshalb die ferneren Schicksale unsrer Helden kürzer berichten, als die Tage ihrer schwersten Noth. Der Februar war durchweg schön, die Scholle blieb ungeschmälert. Schon begann die Sonne 17 Grad hoch im Meridian, merklich zu wirken. Prachtvolle Nordlichter erhellen die Nächte; wie die Blätter eines Fächers oder einer Blume entrollen sich die Lichtgarben über das Firmament hin. Merkwürdig war die Zahmheit der Thiere, die den Schollenbewohnern ihren Besuch abstatteten, namentlich der Füchse, die sich sogar ruhig streicheln ließen. Dasselbe wurde später bei Schneeammern und Hänslingen beobachtet. Der März war schneereich und bot wenig heitere Tage. Am 4. erschien am fernen Horizont durch leuchtenden Eisblink der Kolberger-Heide-Gletscher. Von da bis hinab nach Kap Moesting eine ununterbrochene Reihe von Gletschern, zwischen denen thurmartige Felsen etwa 3000 Fuß hoch aufragten. Am 29. befand man sich auf der Höhe von Nukarbit, wo Graah von 1829 bis 1830 überwintert hatte. Auch unsern Nordpolfahrern war hier ein unfreiwilliger Aufenthalt von etwa 4 Wochen beschieden, da Strömung, Ebbe und Fluth ihr Eisfeld so lange im Kreise trieben, während weiter draußen im Meer das Eis unaufhaltsam nach Süden drängte. Hier ward das Osterfest als ein rechtes Auserstehungsfest freudig, und bereits in milderer Temperatur, gefeiert. Am zweiten Ostag erlöste sie ein Nordsturm aus der Bucht und trieb sie wieder flott gen Süden. In drei Wochen (bis 6. Mai) gelangten sie bis auf 61° 4' nördlicher Breite, also schon beinahe auf die Breite von Bergen. Diese Fahrt ging

rasch und gefahrlos dahin, der Anblick des Landes war mächtig schön, vor Allem die Erscheinung des Puiortok-Gletschers. Sein Eisfeld dehnte sich auf 30 Seemeilen an der Küste aus, und aus demselben ragte die gelbliche Felsmasse des Kap-Steen-Bille hervor. — In den ersten Tagen des Mai regnete es stark, der Schnee schmolz, das Dach des Hauses glich einem Siebe, und dieses selbst, das ehemals in einem Thal gestanden, stand jetzt auf einem Hügel. Es wurde gestützt und durch Taue förmlich eingeschnürt. Aber es hatte den Hansamännern am längsten als Wohnstätte gedient. Am Morgen des 7. Mai eröffnete sich der Blick auf freies Wasser nach dem Land zu! Wetter und Wind waren günstig. Kapitän Hegemann erklärte um halb zwölf Uhr seinen Offizieren, daß er den Moment gekommen erachte, wo man die Scholle verlassen und sich in Böten an die Küste retten könne. Bei den Schicksalsgenossen, die bei dieser wichtigen Entschliebung Alle mit zu Rathe gezogen wurden, fand der Vorschlag ungetheilten Beifall. Gegen 4 Uhr Nachmittags, nach einem dreimaligen freudigen Hurrah, und einem letzten dankbaren Blick auf die getreue Scholle, welche unsre Nordpolfahrer 200 Tage lang aus Regionen des Schreckens und des Todes bis in wirthlichere Breiten getragen hatte, gingen die Böte unter Segel.

Die Hansamänner hatten auch von da ab nicht geringe Mühsal zu erdulden. Die Böte mußten näher am Land von Scholle zu Scholle mit unendlicher Anstrengung gezogen werden. Schneeblindheit hatte ein Jeder durchzumachen; scharfer und scharfer wurden dazu die Rationen; zuletzt hatten Alle unter qualvollem Hunger zu leiden, da bei dem geringen Vorrath nur grade soviel Nahrung vertheilt werden konnte, um die Leute vor dem Hungertod zu bewahren. Erst am 4. Juni, also erst einen vollen Monat nach dem Verlassen der Scholle, gelang die Landung der Böte auf der öden Insel Illudleck. Auch hier nur sehr spärliche Jagdbeute. Aber es gab zu Pfingsten doch einmal wieder frisches Geflügel. Am 2. Pfingsttag (6. Juni) brach man weiter nach Süden auf. Friedrichsthal, die südlichste Herrnhutermissionsstation bald zu erreichen, war zur Lebensfrage geworden, denn kaum noch für 14 Tage reichte, bei größter Einschränkung der Proviant. Am Abend des 7. Juni ruhte man zum ersten Mal auf der Felsenküste des grönländischen Festlandes, 5 Meilen nördlich vom Kap Valloe. Zum ersten Mal bot hier Sauerampfer, Löwenzahn und Fingerkraut einen kleinen frischen Salat. Noch am Abend wurden 20 Seemeilen zurückgelegt und dicht beim Südenende von Grönland vor Anker gegangen. Am 13. Juni endlich, nachdem man früh 4 Uhr aufgebrochen und bis Nachmittag mit aller Kraft gerudert und gesegelt war, zeigte sich beim Umfahren um einen niedrigen Vorsprung plötzlich Friedrichsthal, nahe einem breiten Ford zur Brücke von hohen Bergen umrahmt, während den Hintergrund blau dämmerndes Gebirge abschloß. Noch war es un-

gewiß, ob die Missionäre nicht Dänen waren. Aber da rief es schon an Land: „Das ist die deutsche Flagge! Das sind unsre Landsleute, willkommen, willkommen in Grönland!“ In der That war es ein deutsches, ein im besten Sinne brüderliches Willkommen, das den armen Schiffbrüchigen von den edeln Missionären Herrn Gericke und Herrn Starick und deren Gemahlinnen geboten wurde. Freigebig boten diese braven Menschen den schwerkgeprüften Landsleuten, was diese am meisten bedurften in Fülle: Nahrung, Schuhwerk, Bäder und zum ersten Mal wieder ein trocknes warmes Lager. Mit tiefer innerer Beschämung, aber willenlos dem Verlangen ihres Magens preisgegeben, leerten die Seefahrer ihrerseits am ersten Nachmittage schon zwei volle tiefe Zwiebackschüsseln der edeln Frau Gericke. Mit derselben reichen Gastfreundschaft wurden sie später auf ihrer Reise nach Julianehaab (zwanzig deutsche Meilen von Friedrichsthal), wo die dänische Brig Constance auf ihre Bitte ihrer wartete, im Missionshause zu Jgdlopait von Frau Hilbig und in der Mission zu Lichtenau von den Familien Spindler, Warmow und Kögel erfreut.

Endlich, endlich am 3. Juli 1870 ließ der dänische Kapitän Bang, der die deutschen Kollegen freundlich an Bord genommen hatte, in Julianehaab die Anker lichten. Endlich ging es wieder heimwärts! Am 31. Juli war das letzte Eis außer Sicht, dann nach fast vierwöchentlicher weiterer Fahrt waren auch die Shetland's Inseln erreicht und ein frischer Wind trieb sie in die Gewässer des deutschen Meeres. Aber soweit man kam, kein deutsches Segel! Seltsam, hatte die deutsche Nation während der Abwesenheit der Hansamänner die Seefahrt aufgegeben? Weßhalb lagen hunderte von deutschen Fahrzeugen auf der Rhede von Helsingör unthätig vor Anker? Da brachte der Lootse die Kunde an Bord von den gewaltigen Ereignissen, die sich seit dem 19. Juli in Europa vollzogen hatten. Wie das von Mund zu Munde ging! Noch nicht einmal auf heimischem Boden, hatten die Jüngeren nur die eine Klage: „es könnte vorbei sein, ehe auch sie hinkämen, den Franzosen eins am Zeuge zu flicken“. Am 1. September war Kopenhagen erreicht und mit Hülfe des deutschen Consuls bald leidliche Bekleidung statt der zerfetzten Seehundshüllen gewonnen, die sie bis dahin getragen hatten.

Am 3. September, an demselben Tage, wo durch Deutschland und ganz Europa die Kunde von der gewaltigen Entscheidungsschlacht bei Sedan flog, betraten die Hansamänner, über Friedericia kommend, in Schleswig deutschen Boden. Der Telegraph hatte ihre Ankunft bereits verkündet. Ueberall festliches Flagen. Abends leuchtete und flammte es in allen Städten und Städtchen, die sie berührten, und in Hamburg trafen sie gerade noch rechtzeitig ein, um Zeugen der großen Siegesillumination zu sein, und so wie im Triumph das Vaterland begrüßen zu können.