



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

C.: Die Nordpolexpedition des Capitän Roß.

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

Einen jämmerlichen Eindruck machen die Düppler Schanzen in ihrer jetzigen Beschaffenheit. Als ich zuletzt an dieser Stelle stand, hatten die tapfern Sachsen und Baiern die Schanzen so eben in heißem Sturme genommen, und stolz flatterte das deutsche Banner auf denselben. Um uns wurden noch Verwundete fortgetragen, die Todten lagen noch umher, die Mühle am Fuße der Schanzen brannte, und das ganze blutige Gland des Krieges umgab uns, aber es war doch ein froher Augenblick; wir hatten gesiegt im ehrlichen Kampfe, den Dänen das letzte Bollwerk, das sie noch auf Deutschlands Erde besaßen, entrißen. Und jetzt sind die Schanzen, die uns so viel Blut gekostet, an deren Befestigung so wacker von allen möglichen deutschen Truppentheilen gearbeitet wurde, von den Dänen gänzlich zerstört, die deutsche Tricolore ist verbrannt, beschmutzt, zerrissen, aber auf der nahen Insel Alsen steht man stolz die dänischen Farben in das Meer und die schneebedeckte Landschaft ragen. Verkleidete dänische Soldaten, die von Alsen herübergeschickt wurden, haben die Schanzen gegen Kriegsrecht und gegen die Bedingungen des Waffenstillstandes zerstört, welche Satisfaction hat Dänemark dafür gegeben? Was hat die preussische Regierung gethan, den Sinn und Wortlaut des Vertrages gegen diese Willkür zu schützen, jenes Vertrages, der nicht so übermäßig ruhmvoll ist, daß er irgend eine Indulgenz gegen Uebergrieffe der Gegenpartei gestattete? Wenn aber die preussische Regierung es für christlicher hält, zu vergeben, als sich zu rächen, so würde sie viel besser thun, dies fromme Gemüth gegenüber den Verirrungen und Uebergrieffen der Oppositionspartei unter ihren eigenen Bürgern zu zeigen, als gegen einen Feind, den sie im Felde bekämpft hat. Doch wir lassen uns ja gutmüthig alles Derartige gefallen, und wenn man uns einen Schlag auf die Backe gibt, so halten wir demüthig die andere auch noch hin. Wer kann es dem kleinen Dänemark wohl verdenken, wenn es uns mit frechem Uebermuth behandelt? Möge bald dem tapfern schleswig-holsteinischen Heere die heißverlangte Gelegenheit werden, diese und noch viele andere Unbilden an den Dänen zu rächen.

J. v. W.

Die Nordpolexpedition des Capitän Ross.

Es ist bekannt, daß die Auffuchung einer Straße, die aus dem arktischen in den stillen Ocean führe, die Seefahrer schon ganz kurz nach der Entdeckung Amerikas zu beschäftigen begann; aus der Zusammenstellung des von Columbus mit dem von Vasco da Gama entdeckten Gebietes schloß man nämlich auf das Dasein eines großen, zwischen beiden liegenden Landes, zu dem man, sowie nach Ostindien selbst, von Amerika aus schneller und leichter gelangen müsse als von Europa

aus. Bereits im Jahre 1500 hatte Portugal die beiden Brüder Gaspar und Michael Cotreal zu diesem Behufe ausgesandt; doch geschahen die ersten bedeutenden Schritte zur Auffuchung einer nordwestlichen Durchfahrt von John Davis (1585—87) und von William Baffin (1615—16). Im Ganzen sind bis jetzt über siebenzig solche Reisen unternommen worden, fast sämmtlich von Engländern, ohne daß man das Problem gelöst, ohne daß man der Lösung auch nur nahe gekommen wäre; vielmehr hat man die Ueberzeugung erlangt, daß dasselbe entweder unlösbar sei, oder daß auch aus der glücklichsten Lösung weder für die Schifffahrt noch für den Handel ein wesentlicher Nutzen fließen würde. Von der Mündung des Mackenzie nämlich bis zur Barrowsspitze ist die See selbst im August und September mit Eis bedeckt und nicht einmal für größere Boote fahrbar; dazu kommt noch, daß man nicht einmal von denjenigen jener Gegenden, die man den einen Sommer eisfrei gefunden, wissen kann, ob sie es auch in einem andern sein werden.

Wenn aber auch jenes Problem nicht gelöst worden ist und wahrscheinlich niemals gelöst werden wird, so haben doch schon die Versuche der Lösung die Natur-, die Erd- und die Himmelskunde sehr gefördert. Eine der wichtigsten Bereicherungen hat die Physik im Jahre 1831 erfahren durch die von John Ross (eigentlich von James Ross) gemachte Entdeckung des magnetischen Nordpols, eine Entdeckung, deren Nutzen nicht bloß für die Physik, sondern auch für die Schifffahrt ganz unberechenbar ist. Solche wissenschaftliche Zwecke und die durch Erreichung derselben sich ergebenden praktischen Vortheile sind denn auch in unseren Tagen die wesentlichen Ursachen zu den Nordpolexpeditionen.

Im Juli 1845 hatte die englische Regierung den Capitän John Franklin auf eine solche Expedition ausgesandt. Seit dieser Zeit aber waren mehr als zwei Jahre verflossen, ohne daß von ihm, von seiner Mannschaft oder von seinen Schiffen (er befehligte die beiden Dampfschiffe „Terror“ und „Erebus“) etwas verlautet hätte; da beschloß die englische Regierung, eine Expedition zur Auffuchung des Vermißten auszusenden. An die Spitze derselben wurde der Capitän James Clark Ross gestellt, der bereits an den beiden Nordpolexpeditionen seines Oheims John Ross (1818—1819, 1829—1833) als Commander einen thätigen Antheil genommen, auch dem ein großer Theil der gemachten geographischen und naturwissenschaftlichen Entdeckungen (er war es auch, der den Ort des magn. Nordpols bestimmt hat,) zu verdanken ist; auch hatte derselbe bereits selbstständig eine Expedition nach den Südpolargegenden in den Jahren 1839—43 geleitet. (Die Ergebnisse dieser letzteren hat er niederlegt in dem 1847 erschienenen Werke: *A voyage of Discovery and Research in the Southern and Antarctic Regions, during the Years 1839-1843*. 2 Vols. Das Athenäum (Jahrgang 1847, 26. Juni) enthält daraus einen Auszug).

Seine gegenwärtige Unternehmung begann er Anfangs Mai 1848, mit den

beiden Dampfschiffen „Enterprise“ und „Investigator.“ Am 20. Juli desselben Jahres hatte er zum letzten Male von Upernivadik (an der Nordwestküste von Grönland) Kunde von sich gegeben. Von Franklin hatte er Nichts erfahren. Dagegen gelangte Anfangs October 1848 aus einer englischen Factorie ein vom 1. März datirtes Schreiben an die Londoner Admiralität, in welchem mitgetheilt wurde, es hätten die Eskimos von zwei Schiffen gesprochen, die sie östlich von Mackenzie gesehen, „voll weißer Männer;“ diese Eskimos hätten auch Messer, Zwirn und dergl. gezeigt, das sie von den „weißen Männern“ erhalten hätten. Es war einige Wahrscheinlichkeit vorhanden, daß die Eskimos von Franklin's Schiffen gesprochen; die Theilnahme aber, die man überall dem Schicksale des Vermißten zollte, machte aus dieser Möglichkeit eine an Gewißheit grenzende Wahrscheinlichkeit, obschon der Mann, welcher an die Admiralität über die Aussage der Eskimos berichtet hatte, hinzugefügt, daß derartigen Aussagen überhaupt kein unbedingter Glaube beizumessen sei.

Es verstrich mehr als ein Jahr, ohne daß man weder von Franklin noch von Roß irgend etwas erfuhr; als unverhofft am 3. November dieses Jahres Sir James mit seinen beiden Schiffen wohlbehalten in England anlangte. Den eigentlichen Zweck seines Unternehmens hatte er nicht erreicht; trotz der sorgfältigsten Nachforschungen hatte er keine Spur von John Franklin oder dessen Schiffen zu entdecken vermocht. Wie es aber natürlich war, dachte man wenig hieran, sondern das Hauptinteresse richtete sich auf ihn und auf das von ihm auf dieser letzten Reise Erlebte. Er kehrte zurück aus dem Lande des Todes, von dort, wo selbst die Natur starr daliegt, wie eine schöne Leiche. Man hat, um sich jene Gegenden vorzustellen, nicht an unsere Winterlandschaften zu denken, oder man muß aus diesen Alles entfernen, was ihnen Reiz oder Anmuth verleiht; Nichts ist vorhanden von unsern Bäumen, die mit ihren verglasten Nestern und Zweigen noch ein Leben ahnen lassen, eine Nymphe, welche schlummert und in Kurzem erwachen wird; Nichts von Menschen, fast nichts von Thieren, nichts von der Thätigkeit eines lebendigen Organismus. Dagegen rings herum, bis an die Grenzen des Horizontes, Berge von starrem Eis, überdeckt mit Figuren und Schnörkeln, die man nicht entziffern kann, geformt durch die wilde Laune feindlicher Dämonen und dann wieder ein endloses Gefilde, bedeckt mit blendend weißem Schnee, blendend im wörtlichen Sinne des Wortes, denn der fortwährende Anblick verursacht Augenweh und Blindheit. Wer dort Hütten bauen will, muß sie bauen aus Quadern von Schnee, das Hausgeräthe ist von Eis oder von Schnee, was ihr athmet, ist mit einem feinen Schneestaub untermischt, der auch denselben brennenden Durst verursacht wie der Sand der Sahara; und wenn ihr diesen Durst löschen wollt, so müßt ihr den Schnee erst kochen, denn er ist kieselhart. Und das müßt ihr selbst während der drei Monate des Sommers. Des Sommers! das sind die Monate Juli, August, September, welche zum größten Theile unserm Januar oder Februar gleichen; die wenigen Tage, welche davon ausgenom-

men sind, und wo sich das Thermometer allerhöchstens bis zu 16 ° R. erhebt, sind auch wieder verbittert durch zahlreiche Schwärme von Musquitos, welche kommen, wer weiß woher? „Stand des Thermometers — 45 ° F.“ (— 34 ° R.), — „mit Ausnahme einer grauen Seemöwe sahen wir heute kein lebendes Wesen“ — so heißt es in den Tagebüchern, welche dort die Schiffer führen. Das ist das glückliche Land, wo es keine Regierung gibt, weil Nichts zu regieren da ist; wo die absoluteste Gleichheit herrscht, weil das wenige dort Geborene, was sich Mensch nennt, auf derselben Stufe der Glendigkeit sich befindet, es ist das Land der Gütergemeinschaft, der Demokratie in ihren äußersten Konsequenzen der Eskimos. Was alle Nichteskimos fühlen, wenn sie genöthigt sind, dort für eine längere Zeit sich aufzuhalten, ist eine tödtliche Langeweile, hervorgerufen durch die Wechselfügigkeit der Dinge und der Ereignisse.

In jenen Gegenden der Starrheit und des ewigen Todes brachten Sir James Ross und seine Mannschaft mehr als ein Jahr hin. Er war bei seiner Abreise von England mit Allem versehen, was zur Ueberwindung der Mühseligkeiten einer Ueberwinterung in der kalten Zone förderlich ist, und mit Lebensmitteln für 1000 Tage — was man allerdings nicht für überflüssig finden wird, wenn man bedenkt, daß die Reisenden darauf gefaßt sein mußten, zwei, drei Jahre lang vom Eise nicht loskommen zu können, und daß in diesem gegenwärtigen Falle ja auch für die Mannschaften der beiden vermischten Schiffe zu sorgen war.

Ende Juli hatte Capitän Ross Upernivik verlassen. Er fuhr nun die Nordküste des Festlandes von Amerika entlang gegen Westen, passirte die Barrowsstraße und gelangte in die westlichen Gewässer, die gänzlich eisfrei waren; dagegen fand er die südlich von der Barrowsstraße liegende Prince-Regents-Einfahrt vom Eise verstopft. Am 11. September erreichte er Cap Leopold, das zum Vereinigungspunkte der beiden Schiffe bestimmt war; er hatte den Plan, nach stattgehabter Vereinigung mit dem „Enterprise“ die Fahrt nach Westen fortzusetzen, allein das Eis vermehrte sich nun in dem Grade, daß man diesen Plan aufgeben mußte. Man schickte sich an, in dieser Gegend zu überwintern; am 14. war bereits der Hafen völlig eingefroren. Die beiden Schiffe, die in einer Entfernung von 200 Yards (600 Fuß) von einander entfernt lagen, wurden nun, wie in diesem Falle üblich ist, vom Bordercastell bis zum Besanmaste überdacht; ein 7 Fuß hoher Schneedamm wurde von dem einen zu dem andern geführt; für jedes wurde eine magnetische Barte gebaut: die Mauer von Schnee, die Fenster von Eis, Wasser diente als Mörtel und ersetzte zugleich das Eisen, welches bei dem Bau der magnetischen Barten nicht in Anwendung kommen darf. So vorbereitet erwartete man die lange Nacht; am 9. November verschwand die Sonne, um erst nach einer dreimonatlichen Abwesenheit zurückzukehren.

Während dieser Zeit nun, wo der „Enterprise“ und der „Investigator“ gänzlich entfernt waren von der lebenden Welt und abgesondert von der Menschheit,

wandelte sich der kleine despotische Staat, das Schiff, in eine große Familie um; die Matrosen verlernten das Sausen und das Fluchen. In den Zwischendecken wurden Schulen eingerichtet, wo einige Offiziere die Mannschaft im Lesen, Schreiben und Rechnen unterrichteten; die Begabteren und Weitervorgeschrittenen erhielten Stunden in der Geometrie und in der Schifffahrtskunde. Sonntag wurde Gottesdienst gehalten; bei heiterem Wetter kam man zu gemeinschaftlichen Spielen zusammen. Weihnachten und Neujahr wurden durch doppelte Nationen gefeiert; der erste Festtag noch überdies durch das orthodoxe Roastbeef (die Engländer der anglikanischen Kirche beobachten den religiösen Gebrauch, am ersten Weihnachtstage Roastbeef und, wo möglich, auch noch Puterbraten und Plumpudding zu essen). Die Woche über wurde ein Theil der Mannschaft mit dem Anfertigen von Schlitten für die im Frühjahr zu veranstaltenden Landreisen beschäftigt, während Andere Ries herbeiholten, den sie über das Eis streuten, damit dasselbe durch die Sonnenstrahlen erwärmt werde, das Eis mürbe machen und so das Zersägen desselben erleichtere. Man hatte nämlich vor, einen Kanal durch das Eis zu ziehen, was bei dessen Dicke — die (doch wohl nur an einzelnen Punkten?) 5 Fuß betrug — ein sehr schwieriges Unternehmen war. Doch erlangte derselbe eine Breite von 50 Fuß und eine Länge von 13,000 Fuß.

Von den Zusammenkünften mit den Eskimos erwähnt der Bericht Nichts. Vierfüßige Thiere sah man, mit Ausnahme der weißen Füchse und einiger Bären, nicht; eine Anzahl Füchse fing man in Fallen, schenkte ihnen jedoch die Freiheit, nachdem man sie mit einem kupfernen Halsbande versehen, das den Namen des Schiffes und die Angabe der Orte enthielt, an welche Vorräthe niedergelegt worden waren. Man hoffte, es werde ein solcher „Two-Penny-Postman“ — wie die Matrosen diese Briefträger nannten — von Franklin's Mannschaft, falls dieselbe sich noch am Leben befinden sollte, eingefangen werden und die Kunde geben von Dem, was für ihre Rettung gethan sei. Es wurden nämlich an mehreren Stellen Vorräthe niedergelegt, an einigen Punkten förmliche Magazine zu Kohlen und Lebensmitteln gebaut und angefüllt; in Port Leopold sogar ein hölzernes Haus mit Vorräthen für ein Jahr, auch wurde hier eine Dampfmaschine zurückgelassen und eine Schaluppe, welche hinreichend groß war, um Franklin's gesammte Mannschaft nach dem nächsten bewohnten Hafen zu bringen.

Als die Jahreszeit etwas gelinder geworden war, wurden einzelne Abtheilungen zur Untersuchung der Umgegend ausgesandt; eine Hauptexpedition unternahm Capitän Ross selbst, begleitet von einem Lieutenant und zwölf Matrosen. Die Gesellschaft zog 240 Miles die Küste entlang, zuerst 100 gegen Westen, sodann noch 140 gegen Süden. Kein menschliches Wesen wurde angetroffen, eine verfallene Eskimohütte war die einzige Spur eines solchen. Man war aber nun zur Umkehr genöthigt, da die mitgenommenen Vorräthe auf die Neige gingen und ein Theil der Mannschaft durch Frost und Augenentzündung so entkräftet war,

daß er in Schlitten gefahren werden mußte. Am 23. Juni erreichte die Gesellschaft wieder die Schiffe, nachdem sie vierzig Tage abwesend gewesen war.

Inzwischen hatten die Arbeiten zur Freimachung der Schiffe begonnen; die außerordentliche Dicke des Eises jedoch ließ dieselben nicht eher als am 28. August beendigt sein. Man steuerte nun nach der Nordküste der Barrowsstraße, auf Melville-Eiland zu. Allein am 1. September sah man sich auf's Neue von Treibeis eingeschlossen, und die kurz darauf sich um ein Bedeutendes vermindernde Temperatur (das Thermometer fiel unter 0° F., man hatte also -5° R.) verwandelte dasselbe in eine einzige feste Masse. Das Meer, soweit es das Auge von den Spitzen der Masten überschaute, war von ihr bedeckt. Die eben nur, nach langer Gefangenschaft und Mühe, errungene Freiheit schien wieder verloren, man schickte sich an, einen zweiten Winter in dieser traurigen Gegend zuzubringen; als durch eine neue Gefahr Befreiung gebracht ward. Es erhob sich plötzlich ein heftiger Westwind, faßte die ganze feste Masse, trieb sie die Südküste der Baffinsbai entlang, gewaltigen Eisbergen zu. Plötzlich brach das Eisfeld unter donnerähnlichem Gefrache. Hilflos trieben die Schiffe umher, jede Sekunde konnte die letzte der Schiffe sein, die letzte der Gefahr, der nächste Augenblick — wer konnte ihn berechnen — konnte Vernichtung, konnte Rettung bringen. Die furchtbaren Schläge des Schreckens ließen die Furcht nicht aufkommen. Die nächste Sekunde bringt wieder Hoffnung, man sieht den Augenblick des Entrinnens, es ist der einzige, der letzte, man will ihn benutzen — allein hier, inmitten des empörten Elementes kann der Mensch Nichts unternehmen, er muß zusehen, wie die feindlichen und die freundlichen Eisschollen um ihn den furchtbaren Kampf kämpfen. Endlich hatten die Schutzgeister der Schiffe den Sieg errungen, drei und zwanzig Tage hindurch hatte die Schlacht gedauert. Am 24. September erreichte der „Investigator,“ am 25. der „Enterprise“ offenes Wasser; mit nicht zu beschreibendem Jubel begrüßten einander die wunderbar erretteten, die dem drohenden Untergange entronnenen Schiffe.

Die Zeit zu einem ferneren Vordringen gegen Westen war für dieses Jahr längst vorüber, der Winter war zurückgekehrt. Also segelten sie der Heimath zu, und am 3. November war die Küste Altenglands erreicht. C.