

# Deutsche Nordpol-Expedition.

Von Dr. Otto Me.

1868.]

— Leipzig, Verlag von Quandt & Händel. —

[5 Nr.]

Inhalt: Wissenschaftliche und praktische Bedeutung der Nordpol-Expedition. — Geschichte der Polarreisen von Columbus bis Hayes. — Entstehungsgeschichte und Plan der ersten deutschen Nordpol-Expedition. — Illustrationen: Porträts von Dr. Aug. Petermann und Karl Kolbevey. — Karte der Nordpolargegion. — Küstenstreife des Nordpolarmeeres.

„Expeditionen zur Erforschung unbekannter Meere ausgesendet, vermehren nicht bloß den Vorrath menschlicher Kenntnisse, sondern sie erhöhen den Ruhm der Nationen und den Glanz der Kronen. Marinen sind nicht allein für den Krieg; auch der Friede hat seine Eroberungen.“

M. F. Maurer.

Was in aller Welt hat man am Nordpol zu suchen, in dieser von Gefahren umringten, vegetationslosen, todesstarken Einöde, wo einer monatelangen schauerlichen Nacht nur ein monatelanger freudloser Tag folgt? Eis und Schnee, im Sonnenglanz die Augen erblindend, höchstens einmal das Schauspiel eines Nordlichts, schwarze Felsen, braune Moosflächen, hie und da ein Blümchen, häßliche, schwerfällige Wasservögel, einige Schneehühner, Polarfüchse, gefräßige Eisbären, Walrosse und Seehunde, das ist Alles, wovon Polarreisende zu erzählen pflegen, und um das zu sehen, will man so weite, so gefährvolle Reisen unternehmen? Und wenn man nun wirklich das Ziel, den Pol erreichte, was wäre gewonnen? Ein mathematischer Punkt, der sich durch nichts bemerkbar macht, ein Stück Eismeer vielleicht, das genau so aussieht, wie jedes andere Stück Eismeer, wo man nicht einmal eine Nationalflagge aufhissen könnte, um von der Entdeckung Besitz zu ergreifen und so wenigstens seiner Eitelkeit zu genügen! In dieser Weise ist gewiß vielfach gefragt worden, als man auch in Deutschland versuchte, die allgemeine Begeisterung für eine Nordpolfahrt wachzurufen, als man hörte, daß in Preußen Regierung und Landtag sich damit beschäftigten, als dann vollends in den letzten Wochen die Kunde durch die Zeitungen ging, daß ein einzelner deutscher Gelehrter, der Geograph August Petermann in Gotha, entschlossen sei, auf eigne Gefahr und in dem sicheren Vertrauen auf die Hilfsbereitschaft des Volks, das kühne Unternehmen ins Werk zu setzen, und als dann endlich am 24. Mai wirklich ein deutsches Schiff unter Segel ging, um in das schreckliche Polarmeer hinauszuistern. Die aber so fragen, haben keine Ahnung von

der Macht des menschlichen Wissensdranges, jenes Dranges, der alljährlich Wanderer zu den ebenso eisigen, ebenso öden und noch gefährlicheren Berggipfeln hinaufstreibt, der alljährlich Forscher hinauslockt in die furchtbaren Gluthwüsten Afrika's und Australiens, zum Kampf mit einer wilden Natur und noch wilderen morblustigen Menschen. Am wenigsten aber haben sie einen Begriff von der hohen und vielseitigen Bedeutung dieses Unternehmens. Es handelt sich um die Erforschung eines Gebietes, das nicht bloß die Wiege der Eisberge, sondern auch die Heimath der Walfische umschließt, das nicht bloß den Pol der Erde, sondern auch die Pole der Winde und der Kälte und den magnetischen Pol trägt. Hier stammt



Dr. August Petermann.

das Nordlicht und steht die zitternde Magnetenadel still; hier verlaufen die wichtigsten Strömungen des Meeres und nehmen bedeutsame Luftströmungen ihren Ursprung. Es ist ein Kreis von Geheimnissen, den zu überschreiten, dessen unbetretene Ebnen zu erforschen, dessen Naturbeschaffenheit kennen zu lernen die ganze wissenschaftliche Welt mit Sehnsucht verlangt. „Es ist nicht fieberische Aufregung noch eitler Ehrgeiz,“ — sagt Maury, der berühmte Begründer einer physischen Geographie des Meeres, — „was die Menschen dorthin führt. Es ist ein höheres Gefühl, ein heiligerer Zweck, ein Wunsch, in die Werke der Schöpfung zu schauen, die Organisation unseres Planeten kennen zu lernen und durch Wissen weiser und besser zu werden.“ Fast alle Zweige der Naturwissenschaft erwarten von der Erforschung des Nordpolgebietes bedeutsame Aufschlüsse. Dann aber hat Deutschland, das noch immer, selbst in den Zeiten seiner größten politischen Schwäche, stolz auf seine wissenschaftliche Stellung gewesen ist, das recht eigentlich die heutige wissenschaftliche Erdkunde geschaffen hat, eine ernste Pflicht, sich für ein solches Forschungsunternehmen zu begeistern. Wenn man aber meint, daß ein Unternehmen so vorzugsweise seemannischer Natur sich doch weniger für Deutschland als für diejenigen Nationen eigne, die sich seit Jahrhunderten ihrer Herrschaft zur See rühmen, und denen aus dem Genuße der Macht wohl auch eine Pflicht der Sorge für die Wissenschaft erwachse, so vergißt man, daß es auch für Deutschland eine Zeit gab, wo es das Meer vom Nordkap bis Gibraltar beherrschte, wo seine Flotten die vereinigten Kriegsflotten der größten Seemächte vor sich her trieben, wo das stolze England von der deutschen Hanfa den Frieden erkaufen mußte. Man vergißt die begeisterten Anstrengungen, die seit Jahrzehnten von Deutschland gemacht wurden, um sein altes Ansehen zur See wieder herzustellen; man vergißt die junge norddeutsche Flotte, die glänzende Schöpfung weniger Jahre. Man vergißt endlich, daß das Emporkwachen der englischen Seemacht bezeugt wird durch Franz Drake's kühne Weltumsegelung, und daß der Verfall der hanseatischen Seemacht sich aus jener Zeit herzschiebt, wo sie sich von den großen Entdeckungsunternehmen ausschloß, die alle andern seefahrenden Nationen auf das Lebhafteste beschäftigten. Ein solches Zusammenreffen ist sicher kein bloß zufälliges. Es ist auch nicht der materielle Gewinn allein, die Gründung von Colonien, die Anknüpfung von Handelsverbindungen, wodurch solche Unternehmungen Macht gewähren. Eine Marine braucht nicht bloß Schiffe, sondern auch Seeleute, und es giebt keine bessere Schule für Seeleute, als Entdeckungsfahrten und ganz besonders solche arktische Fahrten. Das weiß man am besten in England. „Unsere Marine,“ sagt Capt. Osborn zur Empfehlung seines kühnen Planes einer Nordpolerpedition, auf den wir noch besonders zurückkommen werden, „bedarf der Thätigkeit, um aus dem Schlendrian aufgerüttelt zu werden, dem sie während eines langen Friedens verfällt; dazu sind Polarexpeditionen in moralischer, wie in gesunderlicher Beziehung heilsamer als alle Kriege mit Japan oder Afschani.“ Was aber für die englische Marine gilt, ist gewiß noch richtiger für die junge deutsche Marine, die nicht einmal in der Lage ist, um der Uebung willen mit einem Völkchen der Eilbsee anzubinden. Jene Eigenschaften, die einen Nelson bilden, Muth und Selbstvertrauen, unerschütterliche Festigkeit und Geistesgegenwart, wo könnten sie besser gewonnen werden, als in jener Schule, die auch Nelson großzog, in den arktischen Gewässern! Aber selbst die materielle Ausbeute eines solchen Unternehmens darf nicht ganz gering angeschlagen werden. Freilich kann man am Pole keine Colonien gründen und keine Handelsver-

bindungen anknüpfen! Aber neue Fischereigründe kann man dort aufsuchen. Die großen Wale, vom kühnen Fischer in immer höhere Breiten verfolgt, ziehen sich nach jener letzten Zufluchtsstätte zurück, deren Erforschung sich eben die Wissenschaft zum Ziele gesetzt hat. Manches jener Riesenthiere birgt in seinem Thran und Fischbein einen Werth von mehr als 10000 Thalern. Wenn darum ein reicher Schiffseigenthümer in Bremerhaven im vorigen Jahre einen neugebauten Schraubendampfer unentgeltlich für den Dienst einer deutschen Nordpolerpedition zur Verfügung stellte, so geschah das vorzugsweise in der richtigen Würdigung ihrer Bedeutung für die arktische Großfischerei, und wenn der französische Capitain Lambert die Deckung der Kosten einer großartigen, durch die Behringstraße gegen den Pol gerichteten Expedition lediglich aus dem Ertrage des nebenher betriebenen Fischfangs in Aussicht stellte, so darf man auch das keineswegs nur für die Vision eines sanguinischen Temperaments halten. Die Anwendung der Dampfkraft auf den Walfischfang läßt ohnehin einen neuen Aufschwung dieser für den europäischen Norden so wichtigen Industrie hoffen, und schon hat eine einzige Stadt Schottlands, Dundee, im vorigen Jahre 12 Dampfer in das Eismeer gesandt, um Walfische und Robben zu jagen. Was könnte Deutschland für seinen Nationalreichtum gewinnen, das jetzt noch fremde Fischerflotten an seinen eignen Küsten sehen muß, wenn es, wie einst, wo das deutsche Meer den Ausgangspunkt des Walfischfangs bildete, wieder den Blick auf die Fischereigründe des arktischen Nordens richtete!

Vergessen wir endlich auch nicht die nationale Bedeutung des Unternehmens! Das durch die Ereignisse der letzten Jahre so mächtig erweckte nationale Selbstgefühl verlangt eine That. Was könnte dem Geiste des deutschen Volkes, seinem selbst in den Zeiten politischer Zerrissenheit ruhmvoll bewährten wissenschaftlichen Sinne mehr entsprechen, als ein Entdeckungsunternehmen, durch welches es in die Reihe jener Nationen eintritt, die seit Jahrhunderten auf dem Felde geographischer Eroberungen Ruhm und Ehre geerntet haben! Was könnte mehr geeignet sein, jene leider fast sprichwörtlich gewordene Anklage Lügen zu strafen, daß der Deutsche vor lauter Bedenken und Erwägungen niemals zur That gelange, als diese rasch ausgeführte Nordpolfahrt, durch welche Deutschland selbst England und Frankreich den Rang abläuft, weil jene Länder keinen Mann von der entschlossenen Thatkraft eines Petermann besitzen!

Nur die völlige Unkenntniß dieser vielseitigen Bedeutung des Unternehmens kann die Gleichgültigkeit erklären, die man noch in vielen Kreisen dieser ersten deutschen Nordpolfahrt entgegenbringt. Man muß die lange und thatenreiche Geschichte der Reisen kennen, die bereits zur Erforschung der geheimnißvollen Polarwelt unternommen wurden, um das Verlangen nach einem Abschluß dieser Geschichte und den Wettkampf der Nationen um den Ruhm der letzten entscheidenden That zu begreifen. Man muß die Natur und das Leben am Pole kennen, um zu verstehen, daß hier noch etwas Andres als ein mathematischer Punkt zu suchen ist. Schwarz wie die Gefahr und schrecklich wie die Nacht, so schildert Homer das nordische Meer. Aber schwärzer noch ist die Nacht der Unwissenheit, die dazu verleitet, eine der hochherzigsten nationalen Thaten zum Gegenstand der Geringschätzung oder gar des Spottes zu machen. Wir wollen es versuchen, dem Leser ein übersichtliches Bild der bisherigen Geschichte der Polarreisen wie der Naturverhältnisse der Polarwelt zu entwerfen, und wir sind überzeugt, daß er mit einem andern Verständniß und andern Empfindungen seine Blicke der kleinen „Germania“ zuwenden wird, die jetzt bereits auf den Wogen des Eis-

meeres schwimmt, eine Hand voll todesmuthiger Männer gegen jene Schranke zu führen, die so lange den Pol und seine Geheimnisse dem Blicke des Menschen verschloß.

### Geschichte der Polarreisen.

Der Hang zum Wunderbaren und eitler Goldburch waren es vorzugsweise, welche den Menschen zuerst in die unwirthlichen Wüsten der arktischen Meere verlockten. An den Händen jener vom Oceanus umflossenen Scheibe, als welche die Erde nach der Homerischen Dichtung galt, zauberte die Phantasie den Völkern des Alterthums ein Wunderland nach dem andern. Dort lagen das Elysium und die Inseln der Seligen, dort wohnten die Hyperboreer und das Volk der gerechten Aethiopen; dort lag die Atlantis des Solon, die Metropolis des Theopomp, das Saturnische Festland des Plutarch, auf welchem Briareus den schlummernden Saturn bewachte. Die Vorstellung klärte sich zwar allmählig, und statt der Scheibe gewöhnte man sich die Erde sich als Kugel zu denken. Aber das Alterthum vererbte seine Dichtungen und Sagen dem Mittelalter, und mit den Dichtungen vermischten sich die wirklichen Erlebnisse. Ueber den atlantischen Ocean hinweg suchte jetzt der Blick das ferne Wunderland, das die Phantasie mehr und mehr mit dem schätzreichen Indien verschmolz. Wir wollen übergehen, was das Alterthum von kühnen Fahrten in das arktische Meer erzählt, von der „ultima Thule“ des Ptolemäus, das der Massilier Pythias wirklich erreicht haben soll. Wir übergehen auch die abenteuerlichen Fahrten der Friesen, die nach Adam von Bremen um das Jahr 1035 bis an die „äußerste Nordgäze der Erde“ gelangt sein sollen, wo sie plötzlich die finstere Nacht des Oceanus umfing und eine heftige Strömung ihre Schiffe erfaßte, deren einige verschlungen wurden, während die andern von einer günstigen Strömung zu einer von hohen Felsen umschlossenen Insel — wahrscheinlich einer der Orkney- oder Schetland-Inseln — geführt wurden, wo sie in unterirdischen Höhlen neben unermeßlichen Schätzen schlafende Riesen fanden. Wir übergehen auch die skandinavischen Sagen, welche von einem Isländer Erik dem Rothen berichten, der um das J. 986 Grönland entdeckte, und von seinem Sohne Leif, der dort christliche Colonien gründete.

Die eigentliche Geschichte der arktischen Entdeckungsreisen beginnt mit der Entdeckung Amerikas. Auch Columbus suchte nicht das neue Festland, das er fand, und nicht in der südwestlichen Richtung, die er einschlug, sondern in nordwestlicher war nach seiner ursprünglichen Meinung der Weg zu den indischen Küsten zu suchen. Darum wandte sich Johann Cabot, der durch eine glänzendere That den Ruhm seines Landsmanns verdunkeln wollte, in der That nach Nordwesten und entdeckte hier am 24. Juni 1497 die Küste von Labrador. Darum verfolgte auch sein Sohn Sebastian im folgenden Jahre diesen nördlichen Weg mitten durch ein von schwimmenden Eiskollen bedecktes Meer, und er gelangte wahrscheinlich bereits bis zu dem hohen Breitegrade der Insel Cumberland. Freilich fand man hier nicht die Gold- und Gewürzländer, die man suchte; aber der Reichthum an Stocfischen, den das Meer an der Küste von Neufundland darbot, wurde später ein ebenso mächtiger Antrieb für die Unternehmungslust Nordeuropas, wie es das Gold Mexico's und Peru's damals für Südeuropa war. Auch als Amerika in seiner ganzen Längenausdehnung bekannt geworden war, vermochte die Bedeutung der Neuen Welt nicht den alten Gedanken eines Seewegs nach Indien in den Hintergrund zu drängen, und man bebauerte fast die

unbequeme Barre, welche die Natur hier quer über diesen Weg gezogen hatte. Natürlich mußte sich der Blick Derjenigen, die noch eine Durchfahrt nach Indien zu finden hofften, immer mehr nach Norden richten; hier am Nordende des neuen Festlandes konnte allein noch der Weg frei sein. Zwei portugiesische Expeditionen unter Gaspar Cortereal versuchten diesen Weg. Man drang im J. 1501 bis zum Eingange in die Hudsonsbai vor, aber auf der Rückreise verschwand das Schiff mit dem kühnen Entdecker für immer. Eine englische Expedition unter Sebastian Cabot erreichte gleichfalls im J. 1516 die Hudsonsstraße, wurde aber an weiterem Vorbringen durch die Meuterei des Schiffsvolks verhindert. Der Franzose Jacques Cartier umschiffte im J. 1534 Neufundland und gelangte im folgenden Jahre zur Mündung des Lorenzstromes, wo der Abenteurer de Koberval, der bereits zum Vicekönig von Canada ernannt war, im J. 1549 eine Colonie gründen wollte, aber durch die Feindseligkeiten der Indianer, die er im Uebermuth herausgefordert hatte, vernichtet wurde. Ein besonders lebhafter Unternehmungsggeist begann sich in England seit der Regierung Eduard's VI. zu regen. Eine Expedition, aus drei kleinen Schiffen bestehend, wurde unter Hugh Willoughby's Leitung im J. 1553 ausgesandt, nicht um, wie bisher vergeblich, im Nordwesten, sondern im Nordosten längs der europäischen und asiatischen Nordküsten den Seeweg nach Indien zu suchen. Willoughby gelangte bis zum Nordcap, ward aber hier durch einen furchtbaren Sturm aufgehalten und versuchte nun mit zwei Schiffen längs der lappländischen Küste weiter vorzudringen. Zwei Jahre später fanden hier russische Fischer die Leichen des Reisenden und seiner Mannschaften. Glücklicher war Chancellor, der Führer des dritten durch den Sturm von der Hauptexpedition getrennten Schiffes. Er kam gegen Norden in ein unbekanntes Meer, wo es keine Nacht mehr gab und ewiger Sonnenschein herrschte, und fuhr endlich in das weiße Meer ein, wo er bei Archangel von den erstaunten Fischern freundlich empfangen wurde. Ein Besuch, den er bei dieser Gelegenheit der Czarenstadt Moskau abstattete, wurde die Veranlassung zur Gründung einer „Moskowitzischen Compagnie“ in England, die einen lebhaften Handelsverkehr mit Rußland unterhielt. Eines der Schiffe dieser Compagnie drang im J. 1553 über die Mündung der Petschora bis zur Waigatzstraße vor. Holländische Kaufleute nahmen später den von den Engländern bald aufgegebenen Plan einer nordöstlich längs der asiatischen Küsten zu suchenden Durchfahrt wieder auf. Wilhelm Barentz gelangte im J. 1594 bis zur äußersten Nordspitze von Nowaja Semlja, bis zu dem unter dem 77 Breitengrade gelegenen Eiscap, während drei andere Schiffe unter Eölestin Nay durch die Waigatzstraße in das karische Meer einliefen. Durch den Anblick eines eisfreien Meeres geküßelt, glaubte man hier bereits den Weg nach Indien gefunden, und Barentz führte im folgenden Jahre sieben reichbefrachtete Schiffe hierher, um den Handel zu eröffnen. Aber dies Mal setzten schon in der Waigatzstraße ungeheure Eismassen der Fahrt ein Ziel. Auf einer dritten Reise entdeckte Barentz die Bäreninsel und landete unter 80° 11' n. Br. auf der Insel Spitzbergen. Aber auf seiner Weiterfahrt wurde er an der Küste Nowaja-Semlja's vom Eise umschlossen und mußte mit 17 Gefährten in dieser furchtbaren Einöde überwintern. Er selbst erlag den Schrecken des Winters, und nur zwölf seiner Gefährten gelangten, von russischen Fischern befreit, in die Heimath zurück.

Inzwischen hatten die Engländer sich wieder dem Nordwesten zugewandt, und Martin Frobisher hatte auf einer seiner Fahrten im J. 1576 die nach ihm benannte Straße

aufgefunden, welche die Hoffnung einer Durchfahrt nach Cathay, dem vermeinten indischen Goldlande, aufs Neue belebte. Leider aber wurde der Golddurst durch einen andern Fund, ein glänzendes, für goldhaltig gehaltenes Mineral, noch mächtiger erregt. Eine königliche Flotte wurde ausgerüstet, um Bergleute und Soldaten, Edelleute und Handwerker zur Ausbeutung des neuen Goldlandes in diese eisigen Regionen zu führen; sie kehrte im elendesten Zustand zurück. Eine zweite Flotte von Humphrey Gilbert ausgerüstet, der gegen das Versprechen, den fünften Theil alles zu findenden Goldes an die Krone abzuliefern, bereits die Befugniß erhalten hatte, Besitz von Neufundland zu ergreifen, folgte im J. 1583; sie verschwand spurlos in den Wellen. Von weit größerer Bedeutung waren die Fahrten von John Davis und Henry Hudson. Ersterer gelangte im J. 1587 in den nach ihm benannten Meeresarm, welcher Grönland von dem arktischen Norden Amerikas trennt, wurde aber an weiterem Vordringen durch Stürme und Nebel verhindert. Letzterer versuchte im J. 1607 gerade über den Pol hinweg den Weg nach Indien zu finden, verfolgte die Ostküste Grönlands, wahrscheinlich bis zum 78. Breitengrade hinauf, wandte sich dann nach Spitzbergen hinüber, wurde aber hier durch Mangel an Lebensmitteln zur Umkehr gezwungen. Auf seiner letzten Fahrt, im J. 1610, glückte es ihm, durch die nach ihm benannte Hudsonstraße in das weite Becken der Hudsonsbai einzulaufen. Hier aber fror sein Schiff im Eise fest, die Lebensmittel wurden aufgezehrt, und als das Thauwetter eintrat, brach eine Meuterei unter seinem Schiffsvolk aus, die den großen Seefahrer ein furchtbares Ende bereitete. Er wurde mit acht kranken Matrosen in einem kleinen Boote ausgesetzt und den Schrecken der wilden Polarnatur überliefert. Von seinem Tode weiß Niemand zu erzählen. Wenn gleich die Entdeckung Hudsons Indien um keinen Schritt näher gebracht hatte, so wurde sie doch später die Veranlassung zu einer der großartigsten und einträglichsten Unternehmungen, zur Gründung der Hudsonsbai-Gesellschaft, zu welcher die englische Regierung durch den Franzosen de Grosseliez im J. 1669 veranlaßt wurde, und die noch heute, mit beifspiellosem Vorrechten ausgestattet, besteht und Ländergebiete, die an Flächenraum Europa übertreffen, beherrscht.

Ueber die Hudsonsbai hinaus blieben ein volles Jahrhundert lang alle Unternehmungen erfolglos. Nur William Baffin hatte noch im Jahre 1616 einen glänzenden Erfolg erzielt. Er war über die Davisstraße hinaus in das nach ihm benannte weite Becken der Baffinsbai gelangt, hatte dieses und seine seitlichen Einfahrten bis zu 77 $\frac{1}{2}$ ° n. Br. erforscht und zum ersten Male den Blick auf den damals vom Eise versperrten Lancasterfund geworfen, jenes Thor des Schreckens, durch welches später die großen arktischen Helden auf den Schauplatz ihrer Kämpfe und Leiden einzuliefen.

Mit dem Anfange des 18. Jahrhunderts begann die arktische Forschung allmählig das Gewand der Abenteuerlichkeit abzustreifen und einen ernstern, planmäßigeren Charakter zu gewinnen. Noch immer handelte es sich freilich um die Durchfahrt nach Indien; aber man begann doch nun erst die Möglichkeit einer solchen Durchfahrt zu prüfen und die Frage aufzumerken, ob denn nicht etwa die beiden großen Continente, Amerika und Asien, im Norden zusammenhängen, und ob nicht die Davis- und Hudsonstraße ebenso wie die Waigatsstraße nur zu großen Meerbusen führten, welche das Eismeer in diese Continente einschneiden hätte. An diese große Frage, die zunächst nur vom Stillen Ocean aus gelöst werden konnte, legte Peter der Große noch auf seinem Sterbebette die Hand. Auf seinen

Befehl verließ unter Veit Behring's Leitung am 5. Febr. 1725 eine zahlreiche Expedition Petersburg, durchreiste das weite Sibirien und ging im Juli 1728 zu Nootka unter Segel. Zwei Jahre nacheinander versuchte Behring vergeblich die amerikanische Küste zu erreichen; erst auf einer späteren Fahrt im J. 1741 erblickte er den gewaltigen St. Eliasberg und gewann so die Ueberzeugung von einer wirklichen Trennung der beiden Continente. Aber er küßte seine Entdeckung mit einem furchtbaren Tode. Von einem wilden Eissturm überfallen, glaubte man sich bereits verloren, als eine mächtige Welle das Schiff über einen Felsenriff hinweg in eine ruhige Bucht der Behringinsel schleuderte. Hier erwartete den Entdecker mit seinen 30 Gefährten ein langsamer Tod durch Hunger und Frost. Behring lag von Krankheit und Mangel stich und kraftlos in einer Höhle; Sand rieselte laugsam von oben herab und bedeckte seine erstarrten Glieder; er wehrte dem nicht, denn der Sand wärmte ihn. So fand man seine Leiche fast vom Sande begraben. Vollendet wurde die Entdeckung der Behringstraße übrigens erst durch den großen Weltumsegler James Cook, der im J. 1777 durch sie zuerst in das Polarmeer vordrang. Dadurch war die Verbindung des Stillen Oceans mit dem Eismeer zwar erwiesen, aber es fragte sich, ob auch das Atlantische Meer mit diesem Eismeer zusammenhing, ob das Eismeer wirklich die Nordküsten Amerikas bespüle. Diese wichtige Frage wurde von dem Inneren der Hudsonsbailänder aus gelöst. Die Veranlassung dazu gab die Auffindung von Kupfergruben, von deren Reichthümern die Indianer viel zu erzählen mußten, und Samuel Hearne war es, der nach unsäglichem Mühen im J. 1771 zuerst den nach Norden fließenden Kupferminensfluß entdeckte. Achtzehn Jahre später fand Alexander Mackenzie den zweiten nordwärts fließenden Strom, der nach ihm benannt ward, und erblickte an seiner Mündung zum ersten Male das Eismeer.

Als das 19. Jahrhundert die Erbschaft seiner Vorgänger antrat, war diese Erbschaft, wenigstens was ihren reellen Werth betrifft, fast auf Nichts zusammengeschrumpft. Allerdings hatten die Unternehmungen im hohen Norden zur Entdeckung zahlreicher Küsten und Landschaften geführt; aber diese Länder hatten Nichts von dem glänzenden Neuzug der spanischen und portugiesischen Entdeckungen im Süden der Neuen Welt. Nicht Gold und Silber, nicht volkreiche, für Handel und Verkehr geeignete Landschaften lockten und lohnten die Entdecker. Nirgends bot sich ein Antrieb, nirgends ein Ersatz für die namenlosen Leiden in diesen starren, eisigen Einöden. Die Träume arktischer Goldländer waren längst erloschen. Heute wird es Manchem fast wahnwitzig erscheinen, daß man je daran denken konnte, einen Weg nach Indien durch Eismere zu suchen. Anders erscheint es von dem Standpunkt des geographischen Wissens jener Jahrhunderte. Man wußte damals so wenig von dem Norden der Erde, und selbst die verworrenen Berichte der älteren Expeditionen klärten darüber so wenig auf, daß man noch zu Ende des 17. Jahrhunderts an einen Zusammenhang Nowaja-Semlja's mit Grönland auf der einen und mit der großen Tatarei auf der andern Seite glauben konnte. Man suchte darum auch die nordwestliche Handelsstraße nach Indien durchaus nicht in sehr hohen Breiten. Noch um die Mitte des vorigen Jahrhunderts dachte man sich vielfach die zu findende „Straße“ als einen breiten, völlig eisfreien Kanal, der mitten durch das amerikanische Festland, durch metall- und holzreiche, wohlbevölkerte Länder hinlaufe und irgendwo in Californien münde. Die einzige Schwierigkeit wäunte man in der Auffindung des östlichen Ausganges, der wahr-

scheinlich in der Hudsonsbai liege, und zu dem man allerdings sich einstweilen durch eiserfüllte Meere werde hindurcharbeiten müssen. Die düstern Schattten, welche den kühnen Unternehmungen folgten, verringerten die Lust zu neuen Unternehmungen nicht. Sobald ein vielgenannter, erfahrener Seemann die Absicht kund gab, in jenen Gegenden sein Glück zu versuchen, flammte die Hoffnung von Neuem auf. Als Cook auf seiner dritten großen Reise den Austrag erhielt, von der Behringsstraße her die nordwestliche Durchfahrt zu suchen, wagte man so wenig am Erfolg zu zweifeln, daß die englische Regierung bereits ein Schiff in die Davisstraße absandte, um ihn dort zu empfangen. Erst als die verwaisten Gefährten des großen Weltumseglers heimkehrten, und ihre niederschlagenden Berichte über das Mißlingen jener Fahrt und über die Mühseligkeiten und Gefahren in den Eismassen jenseits der Behringsstraße kund wurden, bemächtigte sich die Hoffnungslosigkeit Aller. Man gab es auf, noch länger einem Phantom nachzujagen, und Georg Forster sprach das entscheidende Wort: „Fest steht das Faktum, daß die Unmöglichkeit einer nordwestlichen Durchfahrt in einer schiffbaren Meeresgegend erwiesen ist, und fest wird es stehen, bis eine neue Katastrophe der Erde Neptun's und Pluto's Reichern neue Grenzen absteckt.“

So schloß mit dem Ende des vorigen Jahrhunderts auch für die Geschichte der arktischen Unternehmungen eine große Epoche ab. Die Auffindung einer nordwestlichen Verkehrsstraße nach Indien war aufgegeben, und an die Stelle des praktischen Problems trat nunmehr das wissenschaftliche. Aber diese wissenschaftliche Frage setzte noch mächtiger die Leidenschaften und die Thatkraft der Völker in Bewegung, als es je die praktische in Verbindung mit allen abenteuerlichen Utopien vermocht hatte. Namentlich England verknüpfte seine Ehre mit der Lösung dieser Frage. Aber auch äußerlich hatte das Problem der nordwestlichen Durchfahrt eine andere Gestalt angenommen. Immer enger und enger waren die Grenzen zusammengedrängt worden, zwischen denen man sie suchen mußte. Baffinsbai und Behringsstraße waren die beiden Ausgangspunkte für jede künftige Forschung, und dazwischen lagen bereits einige andere bekanntgewordene Punkte, die Meeresflächen an den Mündungen des Kupferminen- und Madenzieflusses, für welche man Verbindungen mit jenen Ausgangspunkten suchen konnte. Als daher die englische Regierung im J. 1743 einen Preis von 20000 Pfd. Sterl. für die Entdeckung einer Durchfahrt nach dem „westlichen und nördlichen Ocean von Amerika“ ausschrieb, konnte sie noch die Hudsonsbai als Ausgangspunkt festsetzen. Als sie aber 33 Jahre später zu Cook's Gunsten diese Preisauschreibung die bisher nur für Privatfahrzeuge gegolten hatte, auch auf Regierungsschiffe ausdehnte, mußte sie bereits auch jene Beschränkung auf die Hudsonsbai aufheben. Sie fügte damals noch einen zweiten Preis von 5000 Pfd. für dasjenige Schiff hinzu, welches dem Nordpol bis auf einen Grad nahe kommen würde: so sehr richteten sich schon damals die Blicke nach dem Pole, den man freilich für leichter erreichbar hielt, als sich später herausstellte. Als im Jahre 1818 jene Preisauschreibung erneut wurde, änderte sich auch das, und der kleinere Preis wurde für die Erreichung des 110 Längengrades, d. h. der Mitte des Weges zwischen der Davis- und Behringsstraße bestimmt. Soviel schärfer hatte die Frage sich gestaltet. Von einem leeren Phantom war nicht mehr die Rede; nur die Verbindung zwischen dem atlantischen und stillen Ocean galt es zu suchen, und an dem Vorhandensein einer solchen konnte nicht länger gezweifelt werden. Man hatte ja das Polar-

meer bereits an einzelnen Punkten erblickt, hatte eine mächtige Südströmung in der Davisstraße beobachtet, die unfehlbar auf den Abfluß eines großen Meeresbeckens deutete, war gewaltigen Eisbergen an der Westküste Amerikas begegnet, die sich in diesen milderen Regionen nicht gebildet haben konnten, sondern aus einem nördlichen Meere durch Strömungen herabgetrieben sein mußten. Eine ungeheure Inselwelt, so schien es, mußte sich von der Behringsstraße zur Davisstraße erstrecken, und durch diese galt es den Durchgang zu finden. Natürlich mußte mit dem wissenschaftlichen Zwecke auch der Charakter der Unternehmungen ein anderer werden. Wir sehen darum von jetzt ab nicht mehr jenes planlose, abenteuerliche Umherfahren früherer Jahrhunderte. Wir sehen nun gleichzeitig mehrere Expeditionen zu gemeinsamem Ziele ausgehen, sehen Stationen errichten, an denen Lebensmittel niedergelegt werden, sehen Winterlager aufschlagen, von denen aus sinnreich geordnete Schlittene Expeditionen unternommen werden, sehen jede folgende Expedition die Forschung da wieder aufnehmen, wo sie die vorhergehende beendet hatte. Statt der kleinen Barken von 10—30 Tonnen Gehalt, auf denen noch Davis und Hudson ihre Entdeckungsfahrten ausgeführt hatten, erblickten wir bald eiserne Schiffe von 300—400 Tonnen Gehalt die Eismeeer durchfurchen, ausgerüstet mit allen Bequemlichkeiten und Schutzmitteln gegen die furchtbare arktische Natur, mit Lebensmitteln für mehrere Jahre, endlich selbst begleitet von Dampfschiffen, welche unabhängig von Strömung und Wind, die Schiffe schnell durch jeden offenen Kanal zu führen bereit sind. So beginnt sich eine Thätigkeit auf dem einsamsten Schauplatz der Erde zu entwickeln, wie sie nie zu jener Zeit geahnt wurde, als man noch praktische Ziele dort zu erringen hoffte.

Die arktische Forschung des 19. Jahrhunderts begann mit der Entdeckung eines eisfreien Meeres im Norden der sibirischen Küsten, der sogenannten Polynia, durch Hebenstrom und des Kogebuesundes im Norden der Behringsstraße durch Kogebue. England eröffnete die Reihe seiner denkwürdigen Unternehmungen im J. 1818 durch zwei verunglückte Versuche. John Ross sollte die Baffinsbai und namentlich ihre Sundee erforschen, drang aber nur in den Lancasterfund ein, den er völlig eisfrei fand, dennoch aber sehr schnell wieder verließ, weil er ihn im Hintergrund durch eine Hügelreihe geschlossen zu sehen meinte. Davy Buchan sollte von Spitzbergen aus den Pol erreichen, wurde aber durch einen heftigen Sturm im Eise zur schleunigen Rückkehr gezwungen. Beide Fahrten aber bildeten die Schule für zwei der größten arktischen Helden unsers Jahrhunderts, Edward Parry und John Franklin. Parry, welcher Ross begleitet hatte, erhielt schon im J. 1819 von der Admiralität den Auftrag, die unwahrscheinlichen Angaben des Letzteren zu prüfen. Mit zwei Schiffen, von dem jüngern Ross, von Sabine und Beechey begleitet, Männern, die ihre späteren Reisen berühmt machten, brach er am 8. Mai auf. Kühn steuerte er mitten durch die furchtbar treibenden Eiskolosse der Baffinsbai hindurch dem Lancasterfunde zu, in den er am 1. August mit frischem Ostwinde einfuhr. In raschem Siegeslaufe drang er vorwärts. Da, wo Ross Berge gesehen hatte, fand er eine weite Meeresbucht, und weiterhin öffnete sich das eisfreie Meer der Barrowstraße. Erst an ihrem Ende hemmte eine feste Eischranke den Lauf des Entdeckers. Er wandte sich daher südlich und segelte in die Prinz-Regents-Einfahrt hinein, wurde aber hier durch Eismassen aufgehalten. Bei dieser Fahrt lernte man eine neue Gefahr dieser nordischen Meere kennen. Die Magnetnadel versagte den Dienst; sie wurde träge und unregelmäßig in ihren Schwankungen. Die 12 Jahre später

erfolgte Entdeckung des magnetischen Poles in der Nähe dieser Straße gab die Erklärung dieser Erscheinung, die den Seefahrer unter diesem oft wochenlang mit Nebeln und Wolken bedeckten Himmel auch noch seines letzten Leitsterns beraubt. Parry wandte sich endlich von der Prinz-Regents-Einfahrt wieder nach Westen, ließ die Inseln im Norden hinter sich und hatte bereits am 4. September den 110. Längegrad überschritten, jenes Ziel, für dessen Erreichung der Preis von 5000 Pfd. ausgesetzt war. Am 5. September landete er an der Südküste der Melville-Insel und wurde hier vom hereinbrechenden Winter gezwungen, in einer geschützten Bucht, die seitdem den Namen des „Winterhafens“ führt, sein Winterlager aufzuschlagen. Zehn volle Monate dauerte die Gefangenschaft. Renntiere und Moschusochsen flohen gen Süden, und selbst der Polarhase verberg sich, um Füchsen und Wölfen die einsamen Schneefelder allein zu überlassen. Am 15. November ging die Sonne zum letzten Mal nieder, um einer 84tägigen furchtbaren Nacht Platz zu machen. Da aber entfaltete sich Parry's bewundernswürdigste Thätigkeit. Er ließ die Schiffe zum Schutz gegen Wind, Schnee und Kälte überdachen, ließ Boote und Lanwerk ans Land schaffen, um freien Raum auf dem Verdeck für die tägliche Bewegung der Matrosen zu gewinnen. Er sorgte für Ordnung und Reinlichkeit, für Ventilation der Schlafkammern, für zweckmäßige Kleidung. Er sorgte aber auch für Beschäftigung und heitere Unterhaltung der Mannschaft, denn Längeweile ist der furchtbarste Verbündete des verderblichen arktischen Klimas. Er richtete ein Theater ein und begründete eine Zeitung. Er errichtete eine Sternwarte und ließ magnetische und meteorologische Beobachtungen anstellen. So lange Wild vorhanden war, wurde die Jagd geübt, und Signallaggen auf den Bergen zeigten den Weg zum Winterhafen, der in dunklen Nächten auch durch Raketen bezeichnet wurde. Als endlich der Frühling wiederkehrte, legte Parry sogar ein Gärtchen an, in welchem freilich nur Radieschen geübet und Erbsen ins Kraut schossen. Am 1. August brach das Eis, und am 15. August steuerten die befreiten Schiffe abermals in das unbekannte Meer hinaus, um endlich im Angesicht des Vaterlandes durch undurchdringliche Eisschranken zur Rückkehr genöthigt zu werden. Die Entdeckung dieser Inselwelt, die mit Recht den Namen des Parry-Archipels erhalten hat, und die ohne den Verlust eines Menschenlebens erzielt ward, bildet einen der glänzendsten Momente in der arktischen Entdeckungsgeschichte.

Trotz seiner Erfolge glaubte aber Parry doch die Gewißheit erlangt zu haben, daß auf diesem Wege ein weiteres Vordringen unmöglich sei, und daß man in niederen Breiten, namentlich von der Hudsonsstraße aus die ersehnte Durchfahrt suchen müsse. Aber der Versuch, den er im J. 1821 in dieser Richtung machte, enttäuschte ihn bitter. Nach langen furchtbaren Kämpfen mit Stürmen und Eis gelang es ihm zwar durch die Hudsonsstraße bis zur Repulsebai vorzubringen, die er sich in Verbindung mit dem Polarmeer gedacht hatte. Aber er fand diese Bucht von tausend Fuß hohen Felsen umschlossen, und als er nun wieder nach Norden vorzubringen versuchte, wurde er vom Winter überrascht. Auf der kleinen Winterinsel am Südostrande der Halbinsel Melville wurde das Winterlager aufgeschlagen. Aber der Sommer brachte diesmal keine Befreiung. Zwar hatte man auf einer Landreise im Norden der Halbinsel eine schmale, eisfreie Straße, die in ein weites Meer führte, entdeckt. Aber nur bis zum Eingang dieser Straße, welcher Parry nach seinen Schiffen den Namen der „Furth- und Hella-Straße“ gab, gelang es die Schiffe zu bringen. Hier schlug sie ein zweiter Winter in Fesseln, aus denen man sich

im folgenden Sommer nur durch eine mühsame Durchsägung des Eises befreien konnte. Trotz dieser furchtbaren Erfahrungen ging Parry bereits im Mai 1824 abermals unter Segel, um durch die Prinz-Regents-Einfahrt den Weg zum großen Polarbecken zu suchen. Auch diese Reise war nur eine Reihe von Mißgeschicken. Wieder mußte er im Eise überwintern und im folgenden Sommer sogar eines seiner Schiffe als Wrack zurüklaffen. Auch die gleichzeitig zu gegenseitiger Unterstützung ausgesandten Expeditionen Beechey's durch die Behringsstraße, Lyons' durch die Hudsonsstraße blieben ohne Erfolg; nur die Landexpedition Franklin's vollendete im J. 1825 binnen wenigen Wochen die Erforschung der amerikanischen Nordküste von der Mündung des Mackenziesflusses bis zur Mündung des Kupferminesflusses auf der einen und bis zum Cap Barrow auf der anderen Seite, also in einer Ausdehnung von 22 Längengraden. Das wiederholte Mißlingen vermochte zwar die Aufmerksamkeit Parry's für eine Zeit lang von diesen nordwestlichen Meeren abzulenken, hinderte ihn aber nicht, einen noch weit abenteuerlicheren Plan zu ersinnen. Bisher herrschte ganz allgemein die Ansicht, daß das Eis im höchsten Norden eine völlig zusammenhängende, fast ebene Decke bilde. Die erst unlängst durch Wrangel und Anjou bestätigte Entdeckung Hedenstroms vom eisfreien Polnien im Norden Sibiriens vermochte diese Ansicht nicht zu erschüttern; vielmehr schien sie durch die Mittheilung eines der ausgezeichnetsten Wallfischfahrer, des um die arktische Forschung hochverdienten Scoresby aufs Neue bekräftigt zu werden. Scoresby hatte in hohen Breiten des Spitzbergischen Meeres Eisfelder von ungeheurer Ausdehnung gesehen, die so glatt und ohne alle Spalten und Unebenheiten waren, daß, wie er sagte, ein Wagen meilenweit ohne Anstoß hätte darüber hinfahren können. Dies leitete Parry auf den Gedanken, die Erreichung des Poles mit Hilfe von Schlitten zu versuchen. Im J. 1827 wurde dieser Versuch ausgeführt.

Besondere Boote aus leichtem, festem Holz mit wasserdichten Räumen für Lebensmittel und wissenschaftliche Instrumente und einem Mast von Bambusholz wurden erbaut, die auf Schlittenkufen gesetzt und daher beliebig als Boote und Schlitten benutzt werden konnten. Ein Schiff brachte die Expedition mit ihren seltsamen Schlittenbooten nach Spitzbergen. Als man aber von hier nach einer dreitägigen Bootfahrt das Eis erreichte, bot es ein ganz anderes Ansehen dar, als Scoresby beschrieben hatte. Es war mit großen Blöcken übersät und von zahllosen Kanälen durchschnitten, die ein häufiges Umladen der Schlitten nöthig machten. Bisweilen war es so scharf, daß es die Sohlen wie mit Messern zerschnitt; dann erschwerte wieder fußtiefer Schnee das Fortschleppen der Schlitten. Oft mußten die Leute auf allen Vieren kriechen, um die Schlitten fortzuschieben; Regengüsse machten oft vollends jedes Vordringen unmöglich. Dabei durfte man nur in der Nacht reisen, so weit bei einer nicht untergehenden Sonne von Nacht geredet werden kann, da der Schnee in der Nacht fester war und die blendende Tagessonne mit Schneebblindheit drohte. Unter den unsäglichsten Mühsalen, oft auf oder zwischen Schollen, die wild von Stürmen umhergetrieben wurden, unter Regen, Schneegestöber, Nebel drang man bis zum 82° 45' n. Br. vor, dem höchsten überhaupt bisher mit Sicherheit gegen den Pol erreichten Punkte. Da machte Parry die niederschlagende Entdeckung, daß die Eismassen unter ihren Füßen selbst in Bewegung waren und genau so viel nach Süden trieben, als sie selbst ihre Schlitten mit aller Mühe nordwärts fortschleppen konnten. In Folge dieser Entdeckung wurde die Umkehr beschlossen. Das

war die kühnste, aber auch die letzte Unternehmung Parry's im hohen Norden.

Inzwischen hatte aber auch der zweite arktische Held, John Franklin, seine staunenswerthe Thätigkeit begonnen. Wir sind ihm bereits als Führer der Landexpedition begegnet, welche im J. 1825 ausgesandt wurde, um die amerikanischen Küsten des Polarmeeres zu erforschen, und wir haben der glänzenden Erfolge derselben gedacht. Dieser Expedition war aber eine andere vorangegangen, die zwar keine so glänzenden Resultate lieferte, die nur zur Erforschung einer Küstenstrecke von etwa  $7\frac{1}{2}$  Längegraden östlich von der Mündung des Kupferminensflusses führte, die aber wegen ihrer abenteuerlichen Schicksale ein ganz ungewöhnliches Interesse bietet. Sie zeigt uns eines der entsehllichsten Bilder, das überhaupt je eine Polarexpedition dargeboten hat. Es war im Herbst des J. 1819, als Franklin in Begleitung von Dr. Richardson, Georg Bad und zwei Matrosen, Hepburn und Hoob, seine weite Wanderung von den Stationen der Hudsonsbaigesellschaft zum Ausgangspunkt seiner Forschungen, der Mündung des Kupferminensflusses, antrat. Wir wollen der furchtbaren Mühen und Anstrengungen dieser Reise durch mehr als 2000 englische Meilen der unwirblichsten Wildniß nicht gedenken. Zweimal mußte auf diesem Wege überwintert werden, und erst am 28. Juli des J. 1821 erreichte man, durch kanadische Reisediener und einige Irokesen verstärkt, die Mündung des Kupferminensflusses. Wir wollen auch die abenteuerliche Fahrt, die hier begann, auf zwei gebredlichen Nachen von Birkenrinde, mitten durch die treibenden Eismassen der Polarsee, nicht schildern. Der Zustand der Nachen und der Mangel an Lebensmitteln nöthigte nach 42 tägiger Fahrt zur Umkehr. Von dem Hoobflusse aus, der in donnernden Kaskaden durch eine tiefe Schlucht zum Meere hinabstürzt, wollte man auf kürzestem Wege das letzte Winterquartier erreichen. Es war eine elende Hütte, die man an dem Ufer eines kleinen Sees errichtet, und der man den stolzen Namen „Fort Enterprise“ gegeben hatte. Hier sollten sie Proviant für den kommenden Winter finden, der inzwischen durch die Kupferindianer nach der Verarbeitung mit dem Häuptling derselben und einem Beamten der Hudsonsbaigesellschaft hierher geschafft werden sollte. Fort Enterprise war nur noch einige achtzig Stunden entfernt. Aber gleich in den ersten Tagen traten furchtbare Schneestürme ein, welche die Reisenden zwangen, Tage lang in schneidender Kälte ohne Feuer am Boden zu liegen. Endlich brach man trotz des heftigen Sturmes auf. Von Kälte und Hunger erschöpft, mußten die Wanderer bald durch lockeren tiefen Schnee, bald durch halbgefrorene Sümpfe bis an die Kniee im Wasser waten. Als es möglich war, wieder ein Feuer anzuzünden, wurde der letzte Rest der Vorräthe, aus etwas Pfeilwurze und einigen Bouillontafeln bestehend, verzehrt. Nach drei schrecklichen Wochen kam man wenigstens in eine Gegend, wo eine nährnde, wenn auch übel schmeckende Flechte wuchs. Endlich am 26. September erreichte man die Ufer des Kupferminensflusses. Aber man hatte keine Boote, da die Canadier sie bei der Wanderung im Sturm im Stich gelassen hatten. Durch den eiskalten breiten Strom zu schwimmen, war unmöglich; ein Versuch dazu kostete Richardson fast das Leben. Acht Tage lag man vergeblichen Plänen nachgrübelnd am Ufer. Die Kälte war furchtbar, und noch nagender der Hunger; selbst jene nährnde Flechte fand man hier nicht, und die vorhandene isländische Flechte war zu bitter, um sie zu genießen. Mit Jubel wurde die Entdeckung der Haut und Knochen eines von Wölfen verzehrten Renthiers im Schnee begrüßt. Man brannte die Knochen und kochte die Haut

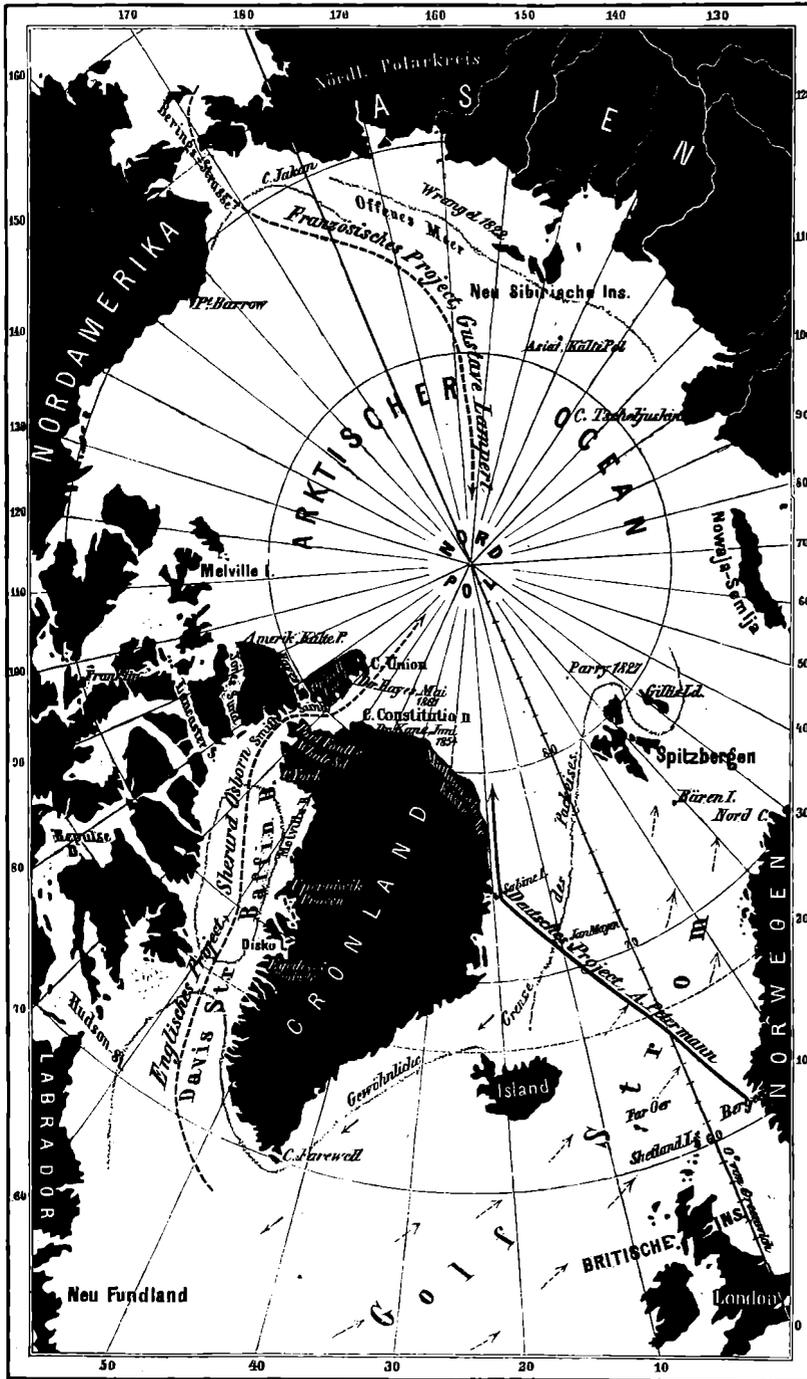
mit dem Leder einiger entbehrlicher Schuhe zu einem Brei. Endlich gelang es dem Matrosen Hepburn, einen Kahn aus Weidenruthen zu flechten, der mit getheerter Leinwand überzogen wurde. So gelangte man über den Strom und vier Tage später an das ersehnte Fort Enterprise. Aber welche furchtbare Enttäuschung erwartete die Unglücklichen hier! Das Fort war leer, keine Spur von Menschen oder von Vorräthen zu entdecken. Siebenundzwanzig entsehlliche Tage verlebten sie in dieser „Hütte des Sammers“. Einige Renthierrhäute, welche bei ihrem früheren Aufenthalte von ihnen wegwerfen worden waren, einige Knochen, die sie in der Asche fanden, das Pergament, welches die Glasscheiben in den Fenstern ersetzt hatte, waren ihre einzige Nahrung. Nach der nächsten Station der Hudsonsbaigesellschaft, dem 200 englische Meilen entfernten Fort Providence, zu gelangen, erwies sich bei der Schwäche der Unglücklichen als unmöglich. Nur Bad mit den drei kräftigsten Leuten war dahin aufgebrochen. Der Hunger lichtete allmählig die Reihen, und selbst der Mord, die scheußlichste Ausgeburt des Hungers, suchte seine Opfer. Die Ueberlebenden gliedern nur noch lebendigen Leichen. Niemand besaß noch die Kraft, ein Gewehr zu halten oder zu zielen, und zahlreiche Renthiere weideten ungefährdet vor den Augen der Verhungerten. Da endlich nahte die Rettung! Indianer kamen, von Bad gesandt, mit Lebensmitteln. Aber nur vier der muthigen Entdecker erlebten diese Rettung, Franklin, Richardson, Hepburn und ein Canadier. Es gehört eine seltene Seelengröße dazu, sich in solchen Leiden aufrecht zu erhalten, und doch sehen wir Franklin drei Jahre später selbst seine sterbende Gattin verlassen, um abermals in jene arktischen Wildnisse einzudringen.

Nach den letzten erfolglosen Unternehmungen Parry's schien es, als ob die arktische Forschung für längere Zeit ruhen sollte. Parry's Fahrt in den Melvillefund war noch immer der Glanzpunkt aller der zahlreichen Expeditionen, welche die englische Regierung in einer Reihe von zehn Jahren unter so stolzen Hoffnungen und mit so bedeutenden Kosten zur Auffindung der nordwestlichen Durchfahrt ausgerüstet hatte. Die bewährtesten, kühnsten, scharfsinnigsten Führer waren gewählt, nichts war versäumt worden, die Schiffe mit Allem auszustatten, was die Erfahrung für den Aufenthalt in arktischen Meeren als erforderlich gelehrt hatte; und doch war man kaum über den Lancasterfund und die Hudsonsstraße hinausgekommen, und alle trotzige Ausdauer hatte nur eine Wanderung aus einem Eisgefängniß in das andere durchsetzen können. Die englische Regierung hielt es für ihre Pflicht, nicht bloß selbst von jeder ferneren Verfolgung dieses eben so gefahrvollen als nutzlosen Zieles abzustehen, sondern auch jede Anregung solcher Unternehmungen zu versagen. Sie zog daher am 15. Juli 1828 die früher ausgesetzten Preise förmlich zurück. Aber noch einmal sollte diese Ruhe unterbrochen werden durch einen Mann von unerschütterlichem Muth und voll brennenden Ehrgeizes, der einen Flecken von seinem alten Seemannsnamen abzuwaschen hatte. Das war John Ross, der seit seiner Fahrt in die Baffinsbai, deren Erfolglosigkeit öffentlich seinem Eigensinn und seiner Nachlässigkeit schuldgegeben wurde, viel bittere Kränkungen und Zurücksetzungen erfahren hatte. Er erbot sich, 3000 Pfd. Sterl. von seinem eignen kleinen Vermögen für eine Polarexpedition aufzuwenden, und veranlaßte durch dieses hochherzige Opfer einen reichen englischen Branntweinbrenner, Felix Booth, ihm weitere 17000 Pfd. für seine Zwecke zur Verfügung zu stellen. So sah sich John Ross in den Stand gesetzt, ein kleines Dampfschiff zu kaufen, mit 19 Matrosen zu besetzen und auf 3 Jahre mit Lebensmitteln auszurüsten.

Am 23. Mai 1829 trat er in Begleitung seines Neffen James Clark Ross seine gefahrvolle Reise an, deren nächstes Ziel wieder die Prinz-Regents-Einfahrt war. Das wichtigste Ergebnis seines Unternehmens war die Auffindung des magnetischen Nordpols auf Boothia Felix. Im Uebrigen bestand die Frucht seiner 4 1/2-jährigen Mühen auch nur

Das Problem der nordwestlichen Durchfahrt war durch alle diese Unternehmungen zwar noch nicht gelöst, aber seiner Lösung nahe gerückt. Man kannte eine Meeresstraße von der Baffinsbai bis zum Melvillesund und eine zweite längs der Nordküste des amerikanischen Festlands, die, seit Baff und Dr. Ring im J. 1833 auch die Mündung des Fischflusses erforscht und die beiden Beuten der Hudsonsbai-Gesellschaft Dease und Simpson sogar die ganze Küstenstrecke von der Madenziemündung bis zum Cap Barrow und von der Mündung des Kupferminnenflusses bis zu der des Fischflusses in Booten befahren hatten, eine ununterbrochene Wasserstraße bis zur Westküste von Boothia Felix bildete. Nur der Zusammenhang der nördlicheren Straße mit dem stillen Ocean und der südlicheren mit der Hudsonsstraße war noch nachzuweisen und etwa die Lücke auszufüllen, welche für die arktische Wissenschaft zwischen der Prinz-Regents-Einfahrt, der Fury- und Heclastraße und der Mündung des Fischflusses vorhanden war, und die voraussichtlich auch eine Wasserverbindung zwischen der nördlichen und südlichen Straße in sich schloß.

So stand es, als im J. 1843 James Ross von jener großen vierjährigen Entdeckungstreife zurückkehrte, die er mit den Schiffen Erebus und Terror in das südliche Polarmeer unternommen hatte. Die glänzenden Erfolge dieser Fahrt, das Vorbringen in Dreizehn, die noch kurz vorher von den kühnsten und erfahrensten antarktischen Seefahrern für unerreichbar erklärt worden waren, die Entdeckung eines Festlandes mit flammenden Vulkanen in der Nähe des Südpols, belebten noch einmal den fast erloschenen Entdeckungseifer für den hohen Norden. Der achtzigjährige Barrow war es insbesondere, welcher diesen Eifer zur Flamme ansachte. Ihm gelang es, die britische Regierung zu einer neuen Nordpol-Expedition zu veranlassen, welche diese mit einer Sorgfalt und einem Aufwande anrüstete, wie es noch keiner Expedition geschehen war. Die beiden im Südpolarmeer bewährten Schiffe, in Schraubendampfer ver-



Karte der Nordpolarregion.

wieder in einer Reihe neuentdeckter und benannter Küsten und Inseln, Buchten und Meeresarme. Nach vier Ueberwinterungen mußte Ross endlich sein Schiff im Eise zurücklassen und auf Booten den Lancasterfund zu erreichen suchen, wo er von einem der inzwischen von der englischen Regierung zu seiner Rettung ausgesandten Schiffe aufgenommen wurde.

wandelt, wurden zur Ausführung bestimmt und der Oberbefehl dem heldenmüthigen Franklin übertragen, dem als zweiter Befehlshaber Crozier, der Begleiter Parry's auf seinen drei Polarsfahrten und James Ross auf seiner letzten Südpolarreise, beigegeben wurde. 136 ausgewählte Offiziere und Matrosen bildeten die Besatzung. Am 19. Mai 1845 ging die Expedition, von den Segenswünschen der Nation

und den Hoffnungen der Wissenschaft begleitet, unter Segel. Im Juli wurde sie noch von Walfischfängern in der Davisstraße gesehen. Von da ab blieb jede Kunde aus. Zwei Jahre waren vergangen; da begann sich eine düstre Ahnung der englischen Nation zu bemächtigen, und die öffentliche Meinung verlangte immer lauter nach Rettungsunternehmen. Als im Herbst 1847 die letzten Walfischfahrer aus der Davisstraße ohne eine Kunde von Franklin heimkehrten, als auch Dr. Rae von seiner kühnen Entdeckungsbereise nach der Melvillehalbinsel und dem Golf von Boothia zurückkehrte, ohne eine Spur von den Vermissten gefunden zu haben, da begann jene lange Reihe großartiger und heldenmüthiger Unternehmungen, die als unvergeßliches Denkmal von Menschenliebe und selbstloser Aufopferung in alle Zeiten glänzen wird, eine Reihe von Unternehmungen, die keinen Zweifel und keine Engherzigkeit aufkommen ließ, die Nationen zum Wettstreit anregte und Private wie Regierungen zu freigebigen Spenden begeisterte.

Drei Wege waren für diese Rettungs Expeditionen ge-



Karl Kolbe,  
Befehlshaber der deutschen Nordpol-Expedition.

boten. Man mußte den Vermissten auf ihrem muthmaßlichen Wege folgen, also den Lancasterfund, die Barrowstraße, den Melvillefund und die nördlich und südlich von dieser Meeresstraße auslaufenden Buchten und Kanäle durchsuchen. Dann aber mußte man den Vermissten auch von der Beringstraße entgegenkommen, falls es ihnen geglückt sein sollte, das arktische Insel-Labyrinth zu durchbrechen und den Weg zum stillen Ocean zu finden. Endlich mußte man auch die amerikanische Nordküste und die dieser gegenüberliegende Inselwelt erkunden, da Franklin auch dorthin verschlagen oder durch den Verlust seiner Schiffe gezwungen worden sein konnte, dorthin seine Zuflucht zu nehmen. In diesen drei Richtungen wurden daher auch im J. 1848 drei Expeditionen ausgesandt. Richardson und

Rae begaben sich in das Mackenziedelta, James Ross mit zwei starken Schiffen zum Lancasterfund, Moore und Kellett mit zwei andern Schiffen, denen sich noch der ehemalige britische Steuermann Robert Schadden von Hongkong aus mit seiner kleinen Yacht in freiwilliger Begeisterung angeschlossen, zur Beh-



Berg Murchison.

Church-Spitze.

Cap Eiser.

Berg Parry.

Cap Eugenie.

Cap Greved VII.

Cap Union.

Rückenstreife des Nordpolarmeeres am Ausgange des Kennedy-Kanals. Nach Dr. Hayes.

ringsstraße. Alle drei Expeditionen blieben ohne Erfolg. Die erste vermochte nicht das wild tobende Treibeis, welches die amerikanische Nordküste umlagerte, zu durchbrechen, die zweite fand sich sogar die Barrowstraße verschlossen, der dritten gelang es wenigstens, durch eine Bootexpedition unter der Führung des kühnen Lieutenant Pullen die amerikanische Küste bis zur Maczenziemündung für die Vermissten zu verproviantiren.

Um so eifriger und sorgsamer wurden nun neue Expeditionen ausgerüstet; es waren nicht mehr einzelne Schiffe, es waren ganze Flotten, die England in das wilde Polarmeer hinausandte. Da man in der Baffinsbai und Barrowstraße keine Spuren von einer vormaligen Anwesenheit der Vermissten gefunden hatte, so glaubte man sie weiter westlich oder nördlich suchen zu müssen. Der Parryarchipel, namentlich die Melvilleinsel und das Banksland, und die nördlichen Sunde und Kanäle, namentlich der Jonesund und der Wellingtonkanal, schienen vor Allem der Erkundung bedürftig. Für die Lösung der letzteren Aufgabe wurden zwei starke, neugebaute Klipper bestimmt und mit ihrer Führung ein Mann beauftragt, der wegen seiner Zuverlässigkeit, seiner arktischen Erfahrungen und seines thätigen Eifers für die Auffuchung Franklins schon seit längerer Zeit die Aufmerksamkeit der Admiralität auf sich gezogen hatte, der Walfischfahrer-Capitain William Penny. Für die Expedition in den Parryarchipel unter Führung des Capitains Austin wurden zwei Segelschiffe und zwei Schraubendampfer ausgerüstet, die also zum ersten Mal die Kraft des Dampfes im Kampfe mit dem Eise der Polarsee erproben sollten. Selbst der 74jährige John Ross ließ es sich nicht nehmen, für die Auffuchung seiner vermissten Landsleute noch einmal den Schauplatz seiner vieljährigen Thätigkeit zu betreten. Mit Hilfe der Hudsonsbaigesellschaft und einiger Privatbeiträge gelang es ihm, zwei kleine Fahrzeuge auszurüsten und in die arktischen Meere zu führen. Endlich trat auch Amerika in den edlen Wettstreit ein. Hier war es die rastlose, tiefergreifende Beredsamkeit der zweiten Gattin Franklins, welche die Herzen fortriß und zuletzt selbst die Uneinigkeit und Bedenklichkeit des Congresses bezwang, nachdem ein reicher Newyorker Kaufmann, Henry Grinnell, mit hochherziger Freigebigkeit einen großen Theil seines Vermögens zum Ankauf und zur Ausrüstung zweier Schiffe verwandt hatte. Die Bestimmung dieser Schiffe war gleichfalls der Wellingtonkanal, und ihre Leitung wurde dem Lieutenant de Haven übergeben, an dessen Seite sich der später so berühmt gewordene Dr. Eliza Kent Kane befand. Aber Lady Franklins Gedanken wandten sich ahnungsvoll noch einem andern arktischen Gebiete zu, das die Admiralität keiner Durchforschung mehr für werth hielt, den niederen Breiten der Prinz-Regents-Einfahrt nämlich und des Boothiagolfs, weil sie meinte, daß die Vermissten leicht, durch die hier von Parry im J. 1825, als er sein Schiff verlassen mußte, vergrabenen Vorräthe verlockt, hier ihre Zuflucht gesucht hätten. Mit Aufwendung aller ihr zu Gebote stehenden Geldmittel setzte es die eble Frau durch, auch zur Erforschung dieser Gegenden ein Schiff auszurüsten, das unter Forbths Führung unter Segel ging. Weiter westlich war übrigens Kane angewiesen, von der nordamerikanischen Küste aus seinen Versuch zu wiederholen, die gegenüberliegenden öden Landschaften des Victoria- und Wolastonlandes zu erforschen. Endlich waren auch nach der Behringsstraße wieder zwei Schiffe, „Enterprise“ und „Investigator“, unter Collinson und Mac Clure gefandt worden, dies Mal mit dem schwierigen Auftrage, von Westen her durch das Eismeer in die Parry'sche Inselwelt einzubringen, die man als die Liebessstätte der Vermissten

anzunehmen geneigt war. Zwei andere Schiffe unter dem Befehle Moore's und Kellett's waren angewiesen, das eine als Stationschiff in der Behringsstraße zu verweilen, das andere diesem von Zeit zu Zeit Proviant zuzuführen.

So schwammen im J. 1850 fünfzehn Schiffe auf den Wogen des Eismees, ausgerüstet mit allen physischen und geistigen Kräften, welche der Mensch und seine Wissenschaft gegen die dunkeln Naturgewalten der Polarwelt ins Feld zu stellen vermag. Die Dampfkraft sollte im Fluge die Schiffe durch die sich öffnenden Eisthore führen; Schießpulver sollte Wege sprengen durch starre Eisfelder; Kanonendonner sollte weithin den Vermissten die nahende Rettung verkünden, und kleine Luftballons sollten Tausende bedruckter Papierstreifen hoch in die Lüfte tragen, damit sie, durch einen Zünder gelöst, vom Spiel der Winde weithin über die unwirthliche Einöde zerstreut, den Vermissten die rettende Botschaft zutragen. Selbst eine Art von Telegraphen hatte man erfunden, um den Verkehr zwischen den oft weit zerstreuten Streifpartien zu vermitteln. Leider entsprachen die Erfolge dieser großartigen Expeditionen den, wie es schien, so berechtigten Hoffnungen nur in geringem Grade. Allerdings gelang es, Spuren der Franklin'schen Expedition, ihr letztes Winterlager und drei Gräber auf der kleinen Beechey-Insel am Eingang der Barrowstraße aufzufinden. Aber alle weiteren Nachforschungen, die sich mit Hilfe von Schlittenexpeditionen im Winter über die ganze Umgebung der Barrowstraße bis zur Melville-Insel und bis zum offenen Meere im Norden des Wellingtonkanals erstreckten, führten zu keinen weiteren Erfolgen. Sieben Schiffe hatten in der Barrowstraße überwintert, aber entmuthigt durch die bisherige Erfolglosigkeit und durch die Schwierigkeiten der Schifffahrt im folgenden Sommer kehrten auch sie nach England zurück. Ein eigenthümliches Schicksal erfuhren die beiden kleinen amerikanischen Schiffe, die wegen ihrer unzulänglichen Ausrüstung sich den Beschwerden eines arktischen Winters nicht gewachsen glaubten und daher noch vor dem Hereinbrechen des ersten ihren Heimweg antraten. Sie wurden schon in der Barrowstraße von dichten Packeis Massen umschlossen, die sehr schnell zu einem gewaltigen Eisfelde zusammenwuchsen, mit dem sie dann, ein Spiel der Wellen und Winde, den Wellingtonkanal auf und nieder, dann durch den Lancasterfund in die Baffinsbai hinaustrieben. Hier wurden sie erst im kommenden Sommer am Ausgange der Davisstraße durch die Auflösung des Eisfeldes aus ihrer unfreiwilligen Haft befreit. Die bedeutendsten Erfolge, wenn auch nur für die Wissenschaft, erzielten die beiden unter Collinson und Mac Clure zur Behringsstraße gesandten Schiffe. Durch ein Mißverständnis wurden sie gleich anfangs von einander getrennt. Mac Clure, der vor Collinson in die Behringsstraße gelangte, glaubte diesen mit seinem schneller segelnden Schiffe bereits vorangeeilt und zögerte nicht in das Polarmeer einzulaufen. Zum ersten Male durchbrach er die bis dahin für undurchdringlich gehaltenen Eismassen im Norden und erblickte am 9. Septbr. 1850 die Eis Spitze des ihm mit seinem Kranze grüner Berge und seinen blauen Seen freundlich zuwinkenden Bankslandes. Im Süden dieser Insel öffnete sich eine Wasserstraße, die sie von dem Prinz-Albertlande trennte, und der er den Namen „Prinz-Walesstraße“ gab. In diese drang er ein, und wenn er auch ihren Ausgang nicht erreichen konnte, vielmehr mitten im Packeis zu überwintern gezwungen wurde, so erblickte er doch am 26. October 1850 von einer hohen Felskuppe herab im Schimmer der Morgensonne die Mündung dieser Prinz-Walesstraße in den großen Melvillefund. Damit war jenes mehr als dreihundert-

jährige Räthsel gelöst, das so viele Menschenleben ver-  
schlungen und Nationen zum Wettstreit herausgefordert  
hatte, das Problem der nordwestlichen Durchfahrt. Nach  
vergeblichen Bemühungen, im folgenden Sommer die Eis-  
massen zu durchbrechen, welche sich im Osten vor den Aus-  
gang dieser Straße gelagert hatten, umschiffte Mac Clure  
das Banksland und fand im Norden desselben eine zweite  
Straße, die Banksstraße, die gleichfalls in den Melville-  
sund führte, also eine zweite Verbindung zwischen dem öst-  
lichen und westlichen Polarmeer herstellte. Aber auch hier  
gebot ihm das Eis im entscheidenden Augenblicke Halt, als  
er in den weiten Melvillesund einlaufen wollte. Zwei furcht-  
bare Winter mußte er hier in einer schützenden Bucht, die  
er die „Gnadenbucht“ nannte, verleben. Auf einer seiner  
von hier aus unternommenen Schlittensfahrten erreichte er  
im Frühjahr 1851 den von Parry her bekannten Winter-  
hafen an der Melvilleinsel und legte dort für künftige Be-  
sucher eine Art von Testament nieder, das einen kurzen  
Bericht seiner Entdeckungen enthielt und zugleich den hoch-  
herzigen Verzicht auf jedes, abermals das Leben kühner  
Seeleute aufs Spiel setzende Unternehmen zu seiner Ret-  
tung aussprach. Der zweite Winter verging, und noch  
immer nahte keine Hilfe. Die Stimmung seiner Mann-  
schaft wurde immer düsterer, die Kräfte schwanden mit der  
Hoffnung, Krankheiten brachen herein und selbst Nahrungs-  
mangel drohte. Schon hatte Mac Clure den verzweifeltsten  
Entschluß gefaßt, einen Theil seiner Mannschaft die Ret-  
tung über das Eis der Barrowstraße, einen andern zum  
MacKenzie-Delta versuchen zu lassen, während er selbst mit  
dem kräftigsten Theile der Mannschaft noch ein Jahr auf  
seinem Schiffe ausharren wollte. Da nahte die Rettung.  
Auf einer der Schlittenezpeditionen, welche ein wieder im  
Eise des Melvillesundes weilendes englisches Geschwader  
ausgesandt hatte, war das Testament Mac Clure's am  
Winterhafen aufgefunden worden. Lieutenant Pim erhielt  
den Auftrag, die Unglücklichen zu retten, und erschien am  
6. April 1853 vor ihnen wie ein Bote aus andern Welten.  
In tiefer Bewegung schieden die Geretteten von dem Schau-  
platze ihres fast zwei Jahre langen Leidens, und bald lagen  
sie in den Armen ihrer Landsleute, mit denen sie im  
October 1854 nach England zurückkehrten.

Nicht minder seltsame Schicksale erlebte das zweite  
Schiff dieser Expedition unter Collinson. Es war nicht  
so glücklich, bereits im J. 1850 das Eis im Norden der  
Behringsstraße zu durchbrechen, und mußte zur Ueber-  
winterung nach Hongkong zurückkehren. Im Sommer des  
folgenden Jahres aber gelangte Collinson fast auf demselben  
Wege wie Mac Clure in die Prinz-Walesstraße, wurde  
gleichfalls dort zur Ueberwinterung und schließlich zur Um-  
kehr gezwungen, vermochte aber nicht, wie jener, die West-  
küste des Bankslandes zu umsegeln und schlug nun den  
Weg durch jene lange und schmale Meeresstraße ein, die  
sich zwischen dem amerikanischen Continent und der arktischen  
Inselwelt hinzieht. Er überwinterte an der Südküste des  
Victorialandes und drang mit Hilfe von Schlitten bis zur  
Victorialstraße vor, die das Victorialand von Boothia-Felix  
trennt. Da die Verbindung dieser Straße mit dem Peel-  
sund bereits bekannt war, so war also auch hier eine nord-  
westliche Durchfahrt nachgewiesen, die freilich noch vor ihm,  
wie sich später herausstellte, und zwar bereits im J. 1847,  
von Franklin vor seinem schrecklichen Untergange aufgefunden  
war. Nach einer langen und gefährlichen Irrfahrt in diesen  
engen Kanälen und einer abermaligen Ueberwinterung ge-  
lang es Collinson am 9. August 1854, sein Schiff zur  
Behringsstraße wieder zurückzuführen.

Die Durchforschung der Barrowstraße durch die zahl-

reichen Expeditionen der Jahre 1850 und 51 hatte die  
Blicke noch weiter nach Norden abgelenkt. Die Spuren  
Franklins, die man längs des Wellingtonkanals verfolgt  
hatte, und der Anblick eines eisfreien Meeresbeckens im  
Norden dieser Straße ließen die Vermuthung aufkommen,  
Franklin habe hier einen Weg zum östlichen Polarmeer ge-  
sucht. Der Wellingtonkanal und der Smithsund, dessen  
Zusammenhang mit jenem durch eine erst jüngst von Ingle-  
field im Auftrage der Lady Franklin unternommene  
Fahrt nachgewiesen war, schienen darum vorzugsweise der  
genaueren Erkundung bedürftig. Zu diesem Zwecke rüstete  
nun die englische Regierung im J. 1852 eine neue groß-  
artige Expedition aus, die aus dem ehemaligen Austin'schen  
Geschwader bestand, das aber noch durch zwei Schiffe ver-  
mehrt wurde, und die zum Führer den Capitain Edward  
Belcher erhielt. Im folgenden Frühjahr wurde diese  
kleine Flotte sogar noch durch zwei Schiffe verstärkt, die  
Inglefield ihr zuführte. Diese glänzende Expedition  
blieb für den Hauptzweck völlig bedeutungslos. Sie er-  
forschte zwar namentlich durch sinnreich geordnete Schlitten-  
expeditionen den gesammten Parry-Archipel bis zum  
78. Breitengrad, aber sie fand auch nicht die geringsten  
weiteren Spuren der Vermissten. Sie kehrte im J. 1854  
zurück, nachdem sie 4 Schiffe im arktischen Meere verloren  
hatte, drei vom Winterfrost in unzerbrechliche Fesseln ge-  
schlagen, eins durch einen furchtbaren Orkan vernichtet,  
der auch dem hochherzigen französischen Lieutenant Bellot,  
der sich freiwillig der Expedition angeschlossen hatte, ein  
Grab in den eisigen Wogen bereitete.

Der Smithsund, diese hoch gegen Norden sich hinauf-  
erstreckende Verengung der Baffinsbai war von den eng-  
lischen Expeditionen keiner Durchforschung mehr für werth  
gehalten worden. Aber auch für dieses Wagniß fand sich  
ein Held, dessen Unternehmen gerade wegen seiner Aben-  
teuerlichkeit eine der interessantesten Episoden in der  
Geschichte der Franklinsfahrten bildet. Lady Franklin hatte  
noch einmal sich vertrauensvoll an die amerikanische Nation  
gewandt, und wieder bot Henry Grinnell seine freigebige  
Hand zur Ausführung des Unternehmens. Als Führer  
bezeichnete das öffentliche Vertrauen Dr. Kane, den Be-  
gleiter de Haven's auf seiner seltsamen Fahrt. Obgleich  
nur Arzt, erschien er doch durch seine Charakterstärke, seinen  
unerschütterlichen Muth, seinen Reichtum an Erfahrungen  
und Wissen, verbunden mit einer liebenswürdigen Be-  
scheidenheit, einem fast an Weichheit grenzenden Wohl-  
wollen, einer selbst unter den Schrecken der Polarwelt be-  
währten Heiterkeit, mehr wie irgend ein Anderer zur  
Führung eines solchen Unternehmens berufen. Auf einem  
kleinen Schiffe von nur 144 Tonnen Gehalt trat Kane mit  
18 Gefährten am 30 Mai 1853 seine kühne Reise in eine  
der geheimnißvollsten Regionen des arktischen Nordens an.  
Er erreichte den Smithsund und führte sein Schiff bis zu  
78° 37' n. Br. hinauf. Hier überwinterte er unter einem  
Breitengrade, unter dem noch nie ein Schiff überwintert  
hatte. Die Leiden und Abenteuer, die Wanderungen und  
Forschungen dieser Heldenschaar, ihren Verkehr mit den  
Estimos, die hier in so hoher Breite ein kindliches Natur-  
leben führten, alles das zu schildern gestattet der Raum  
nicht; Kane selbst hat es in ergreifender Weise in seinem  
Reisewerke gethan. Genug, es gelang Kane, oder vielmehr  
seinem Bootsmann Morton, auf einer Schlitten- und  
Fußwanderung bis gegen den 81. Breitengrad vorzudringen.  
von wo seine Blicke über ein weites, eisfreies Meeresbeden  
schweiften. Von Franklin fand sich keine Spur. Freilich  
hatte wohl auch Kane im Stillen längst ein anderes Ziel  
in's Auge gefaßt: den Nordpol durch das Meer im Norden

Grönlands zu erreichen. Aber der Sommer verging, ohne das Schiff aus seiner Gefangenschaft zu befreien. Der zweite Winter nahte, und schon war Mangel an Brennmaterial und Lebensmitteln eingetreten. Ein Theil der Mannschaft versuchte verzweifelt zu Lande die dänischen Niederlassungen im Süden zu erreichen; aber die Flüchtlinge kehrten drei Monate später, durch Eskimos gerettet, kaum noch menschlichen Wesen ähnlich, zum Winterlager zurück. Der zweite Winter verging; rohes Wallroßfleisch bildete die einzige Nahrung der Unglücklichen. Als der Frühling des J. 1855 anbrach, konnte auch Kane nicht länger den Vorstellungen seiner Gefährten widerstehen. Auf die Hilfe der freundlichen Eskimos gestützt, wurde der Rückweg angetreten. Das Schiff wurde im Eise verlassen, und nach einer zwei Monate langen gefahrvollen Bootfahrt erreichte man die Nähe der dänischen Colonien und wurde hier von einem Thranboot aufgenommen. Im J. 1861 nahm einer der Gefährten Kane's, Dr. Hayes, den Plan, auf dem Wege durch den Smithsund den Pol zu erreichen, wieder auf. Er gelangte bis zu  $81^{\circ} 35'$  und vermochte mit dem Auge den Lauf der Küsten und Bergzüge bis zu  $82^{\circ} 40'$  n. Br. zu verfolgen (s. die Abbildung).

Die letzten Schiffe waren aus den arktischen Meeren heimgekehrt, nur Kane weilte noch in den Eiswüsten des Smithsundes. Die britische Admiralität hatte es aufgegeben, neue Unternehmungen auszusenden und den Beschluß gefaßt, Franklin und seine Gefährten aus den Schiffslisten zu streichen und zu den Toten zu schreiben. Die ganze Nordküste Amerikas, die ganze weite Inselwelt von der Baffinsbai bis zur westlichen Polarsee war ja durchforscht, ohne über den Verbleib der Vermißten zu entscheiden. Ein kleiner Winkel freilich im Osten der amerikanischen Nordküste an der Mündung des von Back entdeckten großen Fischflusses war von diesen Forschungen nicht berührt worden, und gerade in diesem unbeachteten Winkel war es, wo sich die Geschichte jener unglücklichen Expedition erfüllt hatten.

Es war am 21. Oktober 1854, als Dr. Rae plötzlich im Amtshause der britischen Admiralität als Ueberbringer einer erschütternden Botschaft erschien. Mit der Küstenaufnahme des Boothialandes im Auftrage der Hudsonsbai-Gesellschaft beschäftigt, hatte Rae durch einen Eskimo die erste dunkle Kunde von dem entsetzlichen Schicksal der Franklinschen Expedition erhalten. Eine Anzahl weißer Männer, wurde ihm erzählt, sei an einer fernen Stelle im Westen jenseits eines mit vielen Wasserfällen und Stromschnellen dahintreibenden Flusses den Hungertod gestorben. Immer bestimmter und ausführlicher wurden die Eskimoberichte, je mehr sich Rae den bezeichneten Gegenden näherte, die offenbar die Halbinsel Adelaide im Westen des Fischflusses und die Insel Montreal waren. Sie wurden überdies durch Gegenstände, die Rae von den Eskimos erhandelte, bekräftigt, Bruchstücke von Uhren, Fernröhren, Compassen, Flinten, Löffeln und Gabeln, die zum Theil sogar die Wappen und Namenszüge von Offizieren der Franklinschen Schiffe trugen. Die Admiralität entschloß sich, eine Expedition zur Untersuchung jener Gegenden auszusenden, die so bestimmt als die Todesstätte der Vermißten bezeichnet wurden. Rae selbst war leider theils durch Gesundheitsrückständen, theils durch drängende Arbeiten verhindert, die Führung zu übernehmen. Zwei andere Beamte der Hudsonsbai-Gesellschaft, Anderson und Stewart, erhielten daher den Auftrag. Diese erreichten im Sommer 1855 glücklich die Halbinsel Adelaide, fanden dort auch zahlreiche Gegenstände, welche auf die Verschollenen hindeuteten, Trümmer eines Bootes, Schneeschuhe, zinnerne Wäpchen, Stücke eines Flagentuches, aber weder Schriftstücke noch

Leichen. Sie schilderten die Gegend, in welcher sie 60 Tage und Nächte zubrachten, als eine entsetzliche. Die Küste bot den unwirthlichsten Anblick; kein Grassalm war zu sehen, kein Strauchwerk; selbst das Wild schien diese Landschaft nur im Vorübergehen zu besuchen. Wilde Stürme tobten, von Schnee, Regen, Hagel und Donner begleitet. Alle Erkundungen wiesen auf die Insel King-Williamsland im Norden der Mündung des großen Fischflusses als die eigentliche Stätte des Untergangs der Franklinschen Expedition hin. Aber die britische Admiralität war nicht zu bewegen, eine neue Expedition auszurüsten. Da wandte sich die Wittve Franklins, durch das Unglück zu einer Heldin geworden, deren Ausdauer und aufopfernde Thätigkeit beispieldlos in der Geschichte der Neuzeit dastehen, an die britische Nation, der es längst zur Ehrensache geworden war, auch den letzten Schleier von dem Gesichte ihres unglücklichen Landmannes zu ziehen. Sie erhielt die Mittel zur Ausrüstung eines Schiffes, das nun den engbegrenzten Schauplatz der Katastrophe, das King-Williamsland aufsuchen sollte. Es war nur eine kleine Schraubendampferjacht, welche die gefahrvolle Fahrt wagen sollte; aber der Führer war der bereits in drei Frankline Expeditionen bewährte Mac Clintock. Das Wagniß gelang. Man erreichte im J. 1858 durch die Prinz-Regentseinfahrt King-Williamsland, man fand die Stätte, an welcher die Unglücklichen die Schiffe verlassen hatten, man fand die Leichen und vor Allem Schriftstücke, welche ihre Erlebnisse bis zum 26. April 1848, dem Tage, an welchem sie von hier nach dem großen Fischfluß abbrachen, in Kürze berichteten. John Franklin selbst war nach diesem Bericht bereits am 11. Juni 1847 gestorben. Seine übriggebliebenen Gefährten hatten offenbar mit einem Boote, das man noch auf einem Schlitten ruhend an der Südküste des King-Williamslandes fand, zum großen Fischfluß hinüberfahren wollen, waren aber den Anstrengungen und den Schreden des Klimas erlegen.

So endeten jene großartigen Expeditionen, die gewöhnlich unter dem Namen der Franklin-Expeditionen zusammengefaßt werden, und die ein Jahrzehnt hindurch die ganze gebildete Welt in Spannung erhielten. Ihre Ergebnisse sind für die Wissenschaft unschätzbar. Aber noch werthvoller sind sie als ein Beweis von der Macht, welche in dem Nationalgefühl eines Volkes liegt. England wird nie die Million Pfd. Sterling bereuen, die es aufgewandt hat, um die Rettung eines einzigen seiner Söhne zu versuchen.

### Entstehungsgeschichte und Plan der ersten deutschen Nordpol-Expedition.

Die fieberhafte Aufregung, in welcher die Unternehmungen zur Rettung der verschollenen Franklinschen Expedition die ganze civilisirte Welt über ein Jahrzehnt lang erhalten hatten, mußte eine Abspannung zur Folge haben. Schon die letzten Unternehmungen, um den Schauplatz der Katastrophe selbst und die Ueberreste der Verunglückten aufzusuchen, konnten nur mit Mühe zu Stande gebracht werden. Außer der kühnen Fahrt des Amerikaners Hayes und den schwedischen Expeditionen, die im J. 1861 nicht bloß die wissenschaftliche Erforschung Spitzbergens, sondern geradezu auch die Erreichung des Poles auf dem von Parry zuerst eingeschlagenen Wege zum Ziele hatten, und wenn sie dieses Ziel auch nicht erreichten, doch einen glänzenden Beitrag zu unrer Kenntniß der arktischen Welt geliefert haben, — ist keine einzige irgend erhebliche Polar-expedition seitdem unternommen worden. Die vorjährige Entdeckung einer Landbildung im Norden des Kap Sakan durch den Walfischfänger Long ist eine ganz zufällige.

Man könnte sich überhaupt nicht wundern, wenn die furchtbare Katastrophe, welche Franklin und seine Gefährten erlitt, für lange Zeit von ähnlichen Unternehmungen abgeschreckt hätte. Aber die sogenannten Franklin-Expeditionen haben gerade die entgegengesetzte Wirkung hervorgebracht. Sie haben den unzweideutigen Beweis geliefert, daß die Gefahren der arktischen Meere bei den heutigen Mitteln der Schifffahrt keineswegs mehr unüberwindlich sind. Diese zahlreichen Unternehmungen, bei denen, wie wir gesehen haben, bisweilen 15 Schiffe unterwegs waren, 7 auf engem Raume nebeneinander im arktischen Eise überwinterten, manches Schiff 4—5 Jahre fern von der Heimat war, sind mit kaum nennenswerthen Verlusten an Menschenleben verbunden gewesen; die Entdeckungen in Afrika und Australien haben sich ungleich verderblicher für die Entdecker erwiesen, als diese gefährdeten Polarwüsten. Uebrigens hatten diese Franklinfahrten eine neue Schule erfahrener, unerschrockener, arktischer Reisender groß gezogen, und es war ein besonderes System arktischen Reisens ausgebildet worden. Man hatte gelernt, durch hinreichend eingerichtete Schlittene Expeditionen auch da, wo das vom Eise gefesselte Meer die Schifffahrt verbietet, ungehindert weite Strecken zu durchlaufen; manche dieser Schlittene Expeditionen hatten in 70 bis 100 Tagen 1000 bis 1300 nautische Meilen zurückgelegt.

Gerade die glänzenden Erfolge der amerikanischen Expeditionen, die ja nur durch ihre überaus ärmliche Ausrüstung an der Erreichung des letzten Zieles, des Poles selbst, gehindert zu sein schienen, erweckten in England unter den Seelenten der neuen arktischen Schule das lebhafteste Verlangen, ihrerseits diesen Plan wieder aufzunehmen und so jene Aufgabe zu Ende zu führen, für welche England seit Jahrhunderten namenlose Opfer gebracht, an welche es seine Ehre geknüpft hatte. Es waren ja nur etwa 1000 geogr. Meilen, welche auf diesem Wege England vom Pole trennten, und fast  $\frac{7}{8}$  dieser Strecke waren bereits bekannte Regionen. Capitain Sberard Osborn, einer der erfahrensten britischen Seeoffiziere, der sich bereits in zwei arktischen Expeditionen vom J. 1850 bis 1854 rühmlichst ausgezeichnet hatte, war es, der in der Sitzung der Londoner Geograph. Gesellschaft am 23. Januar 1865 diesem Gedanken zuerst feste Gestalt verlieh und die ersten wissenschaftlichen Corporationen Englands veranlaßte, die Admiralität zur Ausführung des von ihm vorgelegten Planes aufzufordern. Die Expedition sollte danach im Frühjahr 1866 die Küsten Englands verlassen und dem Wege Kane's folgend im August den äußersten bekannten Punkt im Norden des Kennebykanals, wie Kane die nördliche Verengung des Smithsundes genannt hat, zu erreichen suchen, um von dort aus im Herbst nach dem bewährten Verfahren der Franklinfahrer Proviantdepots in der Richtung zum Pole anzulegen. Der Winter sollte dann mit wissenschaftlichen Arbeiten, namentlich der Messung eines Meridianbogens verbracht werden, und im Frühjahr und Sommer dann zu Schiffe oder zu Schlitten die Erforschung der unbekannteren Regionen erfolgen. Der Pol selbst würde ja dann nur noch 125 geogr. Meilen entfernt sein, und größere Strecken haben die Schlitten der Franklinfahrer in 70 bis 80 Tagen hin und zurück durchlaufen. Würde im ersten Sommer das Ziel nicht erreicht, so sollte ein zweiter Winter und Sommer dazu verwandt werden. Osborn verlangte für die Ausführung dieses Unternehmens zwei Schraubendampfer mit einer Bemannung von 120 Mann, eine Forderung, die er gegenüber den 10 Mill. Pfd. Sterlg. und den 50000 Seelenten, die alljährlich der britischen Admiralität bewilligt werden, mit Recht eine Kleinigkeit nennen konnte. Die Ausführung seines Planes dürfte

indefß doch vielen Schwierigkeiten begegnen. Schwerlich würde es möglich sein, die Schiffe über das von Kane erreichte Ziel hinaus zu führen und die feste Eisbank zu durchbrechen, die vielleicht für alle Zeiten den Weg zum schiffbaren Kennebykanal versperrt. Nur auf Schlitten würde man weiter vordringen können, und darauf rechnet auch Osborn vorzugsweise. Aber mit welchen unüberwindlichen Schwierigkeiten würden diese Schlittene Expeditionen verbunden sein, da man außer dem Proviant und den Instrumenten bei der Möglichkeit, auf offenes Wasser zu stoßen, auch noch ein Boot mit sich führen müßte! Diese Bedenken wurden dem Osborn'schen Plane am entschiedensten von dem deutschen Geographen Petermann entgegengehalten, der überhaupt davor warnte, das Labyrinth eisgefüllter Kanäle im Norden Amerika's, das schon so manches Schiff in ewiger Haft gefangen halte, zum Ausgangspunkt einer solchen Expedition zu machen, und der zugleich die Ueberzeugung aussprach, daß der Nordpol der Erde nicht, wie Osborn meinte, von festen Lande, sondern von einem wenigstens zeitweise offenen Meere umschlossen sei, daß man ihm also nicht mit Schlitten, sondern nur zu Schiffe beikommen könne. Diese Bedenken scheinen auch die britische Admiralität bewegen zu haben, die Ausführung des Planes abzulehnen. Ein im J. 1867 von den gelehrten Körperschaften Englands wiederholter Versuch, die Regierung für das Unternehmen zu gewinnen, ist ebenfalls ohne den gewünschten Erfolg geblieben.

Fast gleichzeitig mit dem Osborn'schen Plane, aber völlig unabhängig davon, tauchte in Frankreich ein anderer Plan zur Erforschung des Nordpols auf. Er rührte von dem ausgezeichneten französischen Hydrographen Gustav Lambert her, der seine Nation für einen andern Eingang zum arktischen Polarbecken, für die Behringstraße zu gewinnen suchte. Dieser Weg ist bisher noch am wenigsten versucht worden. Lambert, der im Sommer des Jahres 1865 drei Monate lang in den Gewässern im Norden der Behringstraße weilte, hatte Angesichts der Hindernisse selbst über die Möglichkeit eines Vordringens in das geheimnißvolle Meer des Poles nachgedacht. Von dem Vorhandensein eines solchen offenen Meeres ist er ebenso wie Petermann überzeugt, da schon die großen, in sehr hohen Breiten von Nord nach Süd gehenden Strömungen mit Nothwendigkeit darauf hinweisen. Der Anblick des Treibeises unter dem 73. Breitengrade, aus unzusammenhängenden Schollen von geringer Dicke bestehend, erweckte in ihm die Hoffnung, daß hier mit Leichtigkeit die Durchfahrt zum Pole erzwungen werden könnte, und er glaubte als den geeignetsten Weg die Richtung des 180. Meridians zu dürfen. Die Ausführung des Expeditionsprojectes, welches Lambert nach seiner Rückkehr aus den arktischen Meeren am 14. December 1866 der geogr. Gesellschaft in Paris vorlegte, sollte durch eine Aktiengesellschaft oder doch durch Privatsubscriptionen ermöglicht werden. Durch die große industrielle Bedeutung des Unternehmens und seiner Folgen, wie durch die Aussicht auf einen unmittelbaren Gewinn, der aus einem nur nebenher betriebenen Walfischfange erzielt werden könnte, groß genug, um die ganzen Kosten der Expedition zu decken, glaubte sich Lambert berechtigt, die Hülfe der Nation dafür in Anspruch zu nehmen. Jedenfalls verdient dieses Project die ernsteste Beachtung. Ein Vortheil ist es ohne Zweifel, daß die Expedition schon mit dem leicht zu erreichenden 73. Breitengrade in die Region des Unbekannten eintritt, und Alles, was von da ab in nördlicher Richtung geschieht, Wichtigkeit erlangt. Noch ist auch dieses französische Unternehmen nicht zur Ausführung gelangt, da die bisherigen

Beiträge, wenn sie auch bis zum April d. J. die ansehnliche Summe von 140000 Frcs. erreicht hatten, bei weitem nicht zu der Deckung der Kosten ausreichen.

Gegenüber diesen vergeblichen Anstrengungen, die wir in England und Frankreich machen sehen, um eine Nordpolexpedition zu Stande zu bringen, tritt uns in Deutschland eine entschlossene That entgegen. Wir verdanken sie der raschen Entschlossenheit und unermüdeten Thätigkeit Dr. August Petermann's, der schon seit Jahren durch Leitung des geographischen Instituts in Gotha und durch Herausgabe seiner „Mittheilungen“ Außerordentliches zur Hebung der geographischen Wissenschaft beigetragen hat. Mit Freuden hatte Petermann den durch Osborn gegebenen Anstoß zu neuen arktischen Forschungen begrüßt. Nur konnte er freilich dessen Plan nicht billigen, sondern entschied sich vielmehr für die Benutzung des weiten, offenen Zuganges zum Pole, den das Grönländische und Spitzbergische Meer bieten. Hier in diesen Meeren waren selbst Vergnügungsjachten und offene norwegische Fischerboote bisweilen zur hohen Breite von 80° gelangt, hier war Parry auf seiner Schlittenreise unter 82° 45' durch ein offenes Meer aufgehalten worden. Dieser Weg ist zugleich der kürzeste, der zum Pole führt; er mißt nur 2400 Seemeilen, eine Strecke, die auf dem Osborn'schen Wege erst bis zur Mitte der Davisstraße führt. Auf diesem Wege würden Schlittenexpeditionen, wie sie sich wohl für die engen Kanäle jener Inselwelt empfehlen, die der Schauplatz der Franklinexpedition war, nicht anwendbar sein. Die Expedition sollte vielmehr nach Petermann's Ansicht durch eiserne Schraubendampfer ausgeführt werden, die in Hammerfest oder sogar auf Spitzbergen Kohlendepots anlegen könnten, und denen es unzweifelhaft gelingen würde, dem von den Sibirischen Küsten kommenden, sich über Spitzbergen gegen die Grönländische Küste wendenden Eisstrom zu durchbrechen, jenseits dessen sie dann ein offenes schiffbares Meer finden würden. Als sich keine Aussicht zur baldigen Ausführung dieses Planes von Seiten der englischen Regierung fand, wandte sich Petermann an die deutsche Nation, in der sicheren Voraussetzung, daß diese, wenn sie auch noch nicht mit ihren Flotten das Meer beherrsche, es doch an Thatkraft allen Nationen zuvorthun werde, wo es sich um eine wissenschaftliche Eroberung handle. Schon am 23. Juli 1865 fand eine Versammlung deutscher Geographen in Frankfurt a. M. statt, in welcher Petermann seinen Plan ausführlich darlegte, und es wurde ein Aufruf an die deutsche Nation beschloffen. Aber Petermann rechnete vor Allem auf die deutschen Regierungen und ihre richtige Erkenntniß des deutschen Berufes in der Gegenwart, und er nahm die Hilfe der reichen deutschen Seestädte zunächst nur in Anspruch, um im J. 1866 eine undorhergesehener Unfälle wegen in dessen nicht zur Ausführung gekommene kleine Recognoscirungsfahrt zu unternehmen.

Schon im Herbst des J. 1865 war es Petermann gelungen, die preussische Regierung für seinen Plan zu interessieren. Auch das preussische Abgeordnetenhaus beschäftigte sich mit dem Gegenstande, und seine Commission für Handel und Gewerbe erklärte die Ausführung der beabsichtigten deutschen Nordfahrt für eine Nationalfrage. Die Betheiligung der preussischen Regierung an dem Unternehmen schien kaum noch einem Zweifel zu unterliegen, und schon bezeichnete man einen der ausgezeichnetsten preussischen Flottenoffiziere, den Corvettenkapitain Werner, als Führer desselben. Da kam der Krieg des J. 1866, der die Kräfte Preußens nach einer andern Richtung in Anspruch nahm. Die Wissenschaft schwieg, so lange die Kanonen redeten. Als aber Petermann nach dem durch die glorreichen Siege der preussischen

Armee so unerwartet schnell herbeigeführten Friedenschluß sein bescheidenes Unternehmen der preussischen Regierung wieder in Erinnerung brachte, erhielt er zur Antwort, daß die Verhältnisse es nicht gestatteten, die projectirte Nordpolexpedition für die nächste Zeit ins Auge zu fassen, daß sie aber zu gelegener Zeit wieder Aufnahme finden werde.

Nicht entmuthigt durch diese niederschlagende Erfahrung wandte sich Petermann jetzt an die deutsche Nation. Unter den zahlreichen Beweisen hochherziger Theilnahme, die ihm namentlich aus den deutschen Seestädten entgegenkamen, ist der glänzendste das Anerbieten des Schiffsbauemeisters und Schiffseigentümers Rosenthal in Bremerhaven, der seinen soeben erst eigens für die Eisschiffahrt und die nordische Großfischerei erbauten Schraubendampfer „Albert“, ein Schiff von 450 Last und 90 Pferdekraft, vom 15. Mai 1868 ab unentgeltlich für den Dienst einer Nordpolexpedition zur Verfügung stellte. Auf dieses Anerbieten stützte Petermann seinen neuen Plan. Die Expedition konnte mit den beschränkteren Mitteln nur ein Jahr umfassen. Um aber möglichst reiche Erfolge zu erzielen, sollte sie sich in eine Land- und eine Seeexpedition theilen. Zum Zwecke der ersteren sollte durch den Dampfer eine Gesellschaft von Fachgelehrten und Seeleuten zur Ostküste Grönlands übergeführt werden, die dann bis zur Rückkehr des Dampfers in Bitten den Verlauf der Küste nach Norden soweit als möglich verfolgen und so eine der empfindlichsten Lücken der arktischen Geographie ausfüllen sollte. Der Dampfer selbst sollte dann während der Sommer- und Herbstmonate in der ganzen Breite des europäischen Nordmeeres, da, wo sich das Meer am schiffbarsten und eisfreiesten zeige, nach Norden vordringen. Bei seiner Rückkehr sollte er dann den Physiker und Astronomen Dr. Dorst aus Jülich, der sich freiwillig dazu erboten hatte, an der Nordwestküste Spitzbergens zum Behufe meteorologischer und physikalischer Beobachtungen für ein ganzes Jahr zurücklassen. Die Durchführung dieses Planes erforderte, da man im Besitze eines Schiffes war, nur noch einen Aufwand von 60000 Thalern. Auch diese Summe durfte man freilich nicht hoffen durch Privatsammlungen aufzubringen; aber es war eine andere überaus günstige Aussicht dazu vorhanden. Eine ganz ähnliche Summe, aus dem Reste der einst vom deutschen Volke gesammelten Flottengelber herrührend, stand gerade damals dem in Auflösung begriffenen deutschen Nationalverein zur Verfügung, und Petermann meinte, daß es eine geeignetere und würdigere Verwendung dieses Geldes gar nicht geben könne, als zur Unterstützung einer That, durch welche Deutschland zum ersten Male wieder seinen Beruf zur See geltend mache. Leider sah er sich abermals getäuscht; der Nationalverein lehnte eine solche Verwendung der Flottengelber ab.

Es hätte ganz dem deutschen Charakter entsprochen, wenn Petermann jetzt abermals die Ausführung seines Unternehmens auf eine ungewisse Zukunft verschoben, wenn er mindestens die Erfüllung der vielen ihm in dieser Zeit gemachten Versprechungen abgewartet hätte. Aber nach Petermann's Sinn war eine kleine That mehr werth, als eine glänzende Erwartung. Er wollte lieber sein Project auf das Aeußerste beschränken, als dessen Ausführung immer wieder vom Zufall abhängig machen. Er entschloß sich nicht einmal erst das Zusammenkommen der Mittel für eine solche Expedition abzuwarten, sondern sie auf seine eigene Gefahr ohne Verzug auszuführen. Anfangs dachte Petermann an ein Project, zu dessen Ausführung sich vor zwei Jahren ein junger österreicher Seeoffizier Weyprecht erboten hatte. Dieser wollte nämlich in einem kleinen, nur mit vier Matrosen bemannten Fahrzeug es

wagen, von Hammerfest aus in das Polarmeer vorzubringen. Der ganze Kostenaufwand dieser Expedition würde etwa 3000 Gulden betragen haben. Leider aber stellte sich heraus, daß der Gesundheitszustand des kühnen Seemanns in Folge eines längeren Aufenthalts in dem fieberreichen mexicanischen Volk wenigstens für das Jahr 1868 die Ausführung seines Planes unmöglich machte. Petermann mußte sich daher nach einem andern Führer seiner Expedition umsehen und fand ihn schließlich in dem Obersteuermann Karl Kolbewey. Schon in der Nationalvereinsversammlung in Kassel hatte der frühere Lehrer dieses Mannes, der Director der Steuermannschule in Bremen, Dr. Breusing, von der Begeisterung erzählt, mit welcher derselbe sich bereit erklärt habe, alle Lebenshoffnungen im Stich zu lassen, um an der projectirten Nordpolfahrt theilzunehmen, koste es auch das Leben, da man doch wisse, man sterbe für den Ruhm des deutschen Namens. Karl Kolbewey, ein geborner Hannoveraner, ist, obgleich erst 31 Jahre alt, ein erfahrener Seemann und hat sich überdies in den letzten Jahren auf der polytechnischen Schule zu Hannover und auf der Göttinger Universität eine höhere wissenschaftliche Ausbildung verschafft, so daß er in jeder Beziehung den Anforderungen genügt, die an den Führer einer solchen Expedition gestellt werden müssen. Neben ihm steht als zweiter Befehlshaber ein junger thatkräftiger Seemann aus Magdeburg, der Obersteuermann K. Hildebrandt, und als dritter Offizier hat sich der Expedition in freier Begeisterung der Untersteuermann Seugstade aus Holstein angeschlossen. Ein tüchtiger Schiffszimmermann und neun Matrosen, darunter zwei im Grönländischen Meere erfahrene norwegische aus Tromsø, vollenden die Bemannung des Schiffes.

Mit größter Besonnenheit und Umsicht wurden insbesondere mit Hilfe Dr. Breusing's und des Directors der norddeutschen Seewarte, Herrn v. Freeden, die seemannischen Vorbereitungen der Expedition ausgeführt. Am 3. April ging Kolbewey von Hamburg nach Bergen, um dort ein geeignetes Schiff zu erwerben, und schon am 9. April konnte er nach Gotha berichten, daß er ein völlig neues, starkgebautes Schiff von 80 Tonnen Größe vorgefunden habe, das seine kühnen Erwartungen übertriffe. Obgleich eigens für Polarreisen gebaut, wurde dieses Schiff doch noch für die bevorstehenden harten Kämpfe verstärkt, namentlich vom Bug bis zum Mast mit einer starken Haut und darüber mit Eisenplatten überzogen. Ein neuer Mast wurde eingesetzt, und starke Querbalken wurden im Innern in der Höhe der Wasserlinie, Kniee und Verstärkungen im Bug angebracht. Räumlichkeiten für die Aufbewahrung des Proviantes wurden hergestellt und die Kajüte vergrößert, die freilich auch jetzt noch nur einen Raum von 8—9 Fuß Länge und 6 Fuß Breite darbietet. In der ersten Hälfte des Mai war die Zimmerung vollendet, Ballast, Kohlen, Holz, Wasser und Proviant wurden eingenommen, und am 18. Mai war das Schiff segelfertig. Nur die zu erwartende Ankunft der beiden Tromsøer Matrosen verzögerte noch die Abfahrt. Am Nachmittag des 24. Mai endlich lichtete das kleine deutsche Schiff, dem man den Namen „Germania“ gegeben hatte, die Anker, um seine kühne Fahrt anzutreten, begleitet von den Segenswünschen der deutschen Nation, der es einen der stolzesten Triumphe der Wissenschaft im Kampf mit den Wogen des Eismeeres zu erstreiten bestimmt ist.

Der großartige Plan, den Petermann ursprünglich den englischen Plänen entgegenstellte, und der dann mit Hilfe der preussischen Regierung oder der Flottengelber des deutschen Nationalvereins ausgeführt werden sollte, ist es freilich nicht mehr, der dieser ersten deutschen Nordpol-Expedition zu

Grunde liegt. Ein kleines Segelschiff, wie es jetzt nur der Expedition zu Gebote stand, mußte Kampf auf hohem Meere meiden, mußte sichere Fahrstraßen, wie sie sich im Polarmeere nur im Schutze der Küsten darbieten, auffuchen. Eine solche Fahrstraße glaubte Petermann nach den Berichten früherer Polarfahrer an der Ostküste Grönlands annehmen zu dürfen. Allerdings widerstreitet dies einer sehr verbreiteten Ansicht, wonach gerade diese Ostküste Grönlands als völlig vereist und seit Jahrhunderten für jedes Schiff unnahbar gilt. Aber diese Ansicht beruht nicht auf Thatfachen, sondern auf dem sich forterbenden Irrthum, daß hier einst norwegische Colonien standen, die, durch Vereisung der Küsten vom Mutterlande abgeschnitten, zu Grunde gingen. Richtig ist nur, daß ein Strom von Treibeis und gewaltigen Eisbergen, die von den Gletschern Grönlands und Spitzbergens herkommen, sich von Spitzbergen bis zur Südküste von Grönland hinzieht und in dem engen Meere zwischen Island und Grönland zusammengebrängt hier oft für Jahre eine feste Eisdecke bildet. Aber gerade dieser Eisstrom weist auf ein dahinter liegendes freieres Meer, dem er die Eismassen entführt hat, hin. Das bestätigt auch die Fahrt Hudson's, der hier im J. 1607 in einem völlig offenen Meere bis zu hoher Breite vordrang. Das wird noch mehr durch die Zeugnisse neuerer arktischer Seefahrer bestätigt. Die beiden Scoresby's befuhren im J. 1822 die Ostküste Grönlands vom 74. Breitengrad bis zu  $69\frac{1}{2}^{\circ}$  n. Br. und fanden überall ein schiffbares Meer. Sabine und Clavering, welche im J. 1823 diese Küste von  $74\frac{1}{2}^{\circ}$  bis  $76^{\circ}$  erforschten, erblickten von ihrem nördlichsten Punkte, so weit das Auge reichte, kein ernstliches Hinderniß für die Schifffahrt. Der Däne Graah endlich vermochte im J. 1829 sogar mit einem kleinen gebrechlichen Eskimoboot von den dänischen Colonien aus die Südspitze Grönlands zu umfahren und zwischen den mit Donnergebrüll herabstürzenden Gletschern der Küste und dem Treibeisgürtel des Meeres an der Ostküste bis zu  $65^{\circ} 15'$  n. Br. vorzubringen. Daß also Petermann der deutschen Expedition gerade diesen Weg anwies, der einem kleinen Fahrzeuge allein Erfolge verspricht, ist wohl begründet. Auch bei seinen großartigeren Plänen hatte er ja diesen Weg, wenn auch nur nebenher, in's Auge gefaßt.

Das nächste Ziel der „Germania“, als sie am 24. Mai in See stach, war nach dem Petermann'schen Plane die Ostküste Grönlands zwischen dem 74. und 75. Breitengrad. Dort, wo Sabine die nach ihm benannte Insel entdeckte und etwas weiter nördlich die Schannen-Insel liegt, soll sie ihre Forschung beginnen. Wäre der Zugang zur Küste wegen der gerade herrschenden Witterungs- und Eisverhältnisse dort aber nicht sofort, oder doch voraussichtlich nicht in kurzer Zeit zu bewirken, so soll sie längs der Eiskante bis gegen den 80. Breitengrad hinsegeln, um irgend eine andere sich etwa anbietende Oeffnung zu benutzen. Gelingt es irgendwo das Eis zu durchbrechen und die Küste zu erreichen, und findet sich dort, wie zu erwarten, offenes Fahrwasser, so haben die Führer der Expedition den Auftrag, in diesem so weit, als es die Umstände irgend gestatten, nach Norden vorzubringen. Jeder weiß, daß Grönland eine festlandartige Insel ist, die sich vom 60. Breitengrad bis in noch unbekannte Regionen nach Norden erstreckt. Kane war der Meinung, daß Grönland am Humboldtgletscher etwa unter dem 79. Grad sein Nordende habe, während Petermann der Ansicht ist, daß es sich noch weit in das Polarmeere hinaus erstreckt, ja sogar bis gegen die sibirischen Küsten hin, und daß die im vorigen Jahre vom Walfischfänger Long dem Cap Japan gegenüber entdeckte Landbildung sein Nordende bezeichne. Ist diese Ansicht Petermann's richtig, so bietet das Fahrwasser längs der Küste dieses Landes voraussicht-

lich einen Weg zum Pole und darüber hinaus dar. Im andern Falle aber, wenn Grönland, wie Hayes, der Nachfolger Kane's, und mit ihm viele englische Geographen behaupten, unter dem 80. oder 81. Breitengrade nach Nordwesten umböge, so würde die Expedition wenigstens Gelegenheit finden, diese Nordküste Grönlands zu verfolgen und damit eine erhebliche Lücke in unserer Kenntniß vom arktischen Norden auszufüllen. Allerdings würden sich die kühnen Entdecker davor zu hüten haben, in jenen von Kane entdeckten Kennedykanal, die Fortsetzung des Smithsundes, einzulaufen und so in den Bereich jenes stets mehr oder minder zusammengefrorenen Inselfabyrinths der englisch-amerikanischen Expeditionen zu gerathen. Sie würden auch in diesem Falle immer die Richtung nach Norden festzuhalten und schließlich in den weiten nordatlantischen Ocean zurückzukehren haben. Während so der deutschen Expedition für den Fall des glücklichen Durchbringens zum Fahrwasser der grönländischen Ostküste der Weg vorgezeichnet ist, ist andererseits auch der Fall nicht außer Acht gelassen, daß wenigstens im Monat Juni dieses Durchbrechen des Eises nicht möglich wäre. Dann soll die Expedition, begünstigt von denselben Winden, die sie an der Erreichung Grönlands verhindern, sich nach Osten wenden und, ohne das längst durchforschte Spitzbergen ihrer Aufmerksamkeit zu würdigen, das im Osten dieses Inselfandes liegende, bisher nur einmal im J. 1707 gesehene Gillisland aufsuchen. Obgleich aber diese Entdeckung an sich ein glänzender Gewinn sein würde, sollen doch höchstens vier Wochen darauf verwandt werden, damit sich die Expedition spätestens Ende Juli wieder der Grönländischen Küste zuwenden kann, die dann wahrscheinlich zugänglich sein wird. Sollte endlich das Unternehmen im vollsten Maße vom Glücke gekrönt sein, sollte es gelingen, das geheimnißvolle Meeresbecken des Poles zu erreichen, und sollte sich dieses schiffbar erweisen, so sollen die glücklichen Entdecker, falls ihnen die Fahrt auf hohem Meere nicht allzu gewagt erschiene, den Rückweg gegen die asiatischen Küsten hin oder durch die breite Straße zwischen Spitzbergen und Nowaja-Semlja versuchen. In keinem Falle aber soll die Expedition sich zu einer Ueberwinterung verleiten lassen und mindestens im Spätherbst, der der Schifffahrt im arktischen Meere besonders günstig ist, die Heimkehr bewirken. Gleichwohl ist aus Vorsicht Proviant für zwölf Monate mitgenommen und die Expedition außerdem durch die Beschaffung des preussischen Kriegsministeriums mit zwölf Zündnabelgewehren und 8000 Zündnabelpatronen versehen worden, um den Proviant noch an Ort und Stelle aus dem Ertrage der Jagd ergänzen zu können.

Es wird schließlich Manchem interessant sein, auch noch einen Blick auf die Arbeiten zu werfen, welche die Expedition auszuführen haben wird. Denn an Arbeiten fehlt es neben den Mühen und Gefahren nicht. Es giebt ja hier am Pole so unendlich viele Fragen zu lösen, die nicht der Geograph allein, die fast jeder Zweig der Naturwissenschaft stellt. Da sollen nicht bloß neuentdeckte Küsten und Inseln aufgenommen, nicht bloß die Eisgrenzen, die Verbreitung des Treibeises und der Meeresströmungen verzeichnet werden; es sollen auch meteorologische und magnetische Beobachtungen gemacht, Tiefenmessungen ausgeführt, Oberflächen- und Tiefentemperaturen des Meeres gemessen werden. Es sollen Proben des Treibholzes gesammelt werden, um seiner Herkunft Schlüsse auch die Strömungsverhältnisse zu gewinnen. Es sollen ferner Gesteinsproben und Petrefacten gesammelt werden, da der arktische Boden seit der Entdeckung von Steinkohlenlagern auf Spitzbergen durch die schwedische Expedition und seit dem

Auffinden der reichen Eisenbeinlager an den sibirischen Küsten auch ein geologisches Räthsel von hohem Interesse geworden ist. Es sollen ebenso Pflanzen und Insecten, selbst Schlammproben gesammelt werden, um einen Blick in die Lebenswelt des Poles, namentlich auch seine mikroskopische zu gewinnen. Denn der arktische Norden ist keineswegs eine solche alles Lebens beraubte Eismasse, wie man ihn sich häufig vorstellt. Das spitzbergische und grönländische Meer ist belebter als die Bucht von Kiel. Ganz besondere Aufmerksamkeit soll den Jagdhieren zugewandt werden, da nach der Ansicht eines der bedeutendsten Pelzhändler Deutschlands gerade die von der Expedition zu besuchenden Gegenden für den Pelzhandel einmal von großer Wichtigkeit werden dürften. Endlich sollen auch die Eskimos, die, wie sie an der Westküste Grönlands von Kane bis zum 78. Breitengrade vorgefunden wurden, wohl auch die Ostküste bis zu hoher Breite bevölkern, für die Expedition ein Gegenstand sorgfältiger Beobachtung werden. Die Kenntniß eines solchen noch von keiner fremden Cultur berührten arktischen Naturvolkes ist vom höchsten ethnologischen Interesse, zumal seit das Studium der alten Pfahlbauten und der darin gefundenen Geräthschaften eine merkwürdige Uebereinstimmung mit den Geräthschaften der heutigen Eskimos im Norden Grönlands ergeben hat.

Die Kosten der Expedition sind auf 15—16000 Thlr. veranschlagt, abgesehen von den Preisen, die für die Erreichung hoher Breiten und für die Entdeckung des Gillislandes und der Nordküste Grönlands ausgesetzt sind. Es ist zu hoffen, daß die deutsche Nation es als eine Ehrensache betrachten wird, diese Kosten zu decken, deren Last jetzt noch auf den Schultern Petermann's ruht. Außer der wahrhaft königlichen Gabe König Wilhelm's sind bereits manche ansehnliche Beiträge von Privatpersonen wie von Vereinen eingegangen. Besonders erfreulich ist die Theilnahme der studirenden Jugend, die sich in den Sammlungen auspricht, die auf Anregung der hallischen Burschenschaft „Franconia“ auf allen deutschen Universitäten veranstaltet werden.

Was will Deutschland am Pole? Wer kann jetzt noch so fragen? Seinen Beruf zur See will es bekunden durch eine That für die Wissenschaft, durch eine hochherzige Heldenthat, die mehr werth ist, als Riesenschiffe, die in sichern Hafen faulen. Was will Deutschland am Pole? Darauf giebt die Eifersucht Schwedens die Antwort. Wie seit einer Reihe von Jahren, war auch für dieses Jahr von schwedischen Gelehrten eine kleine wissenschaftliche Expedition nach Spitzbergen vorbereitet worden, deren Kosten von der kleinen Stadt Östeborg aufgebracht wurden. Als aber die Nachricht von dem Zustandekommen der Petermann'schen Expedition nach Schweden gelangte, beeilte sich die schwedische Regierung, das bescheidene Unternehmen in eine großartige Expedition umzuwandeln, welcher der Pol als Ziel angewiesen wurde, und die mit Hülfe eines der besten Postdampfschiffe der Regierung ausgeführt werden soll. Solch einen Werth legt das kleine Schweden darauf, der Erste am Pole zu sein, so eifersüchtig ist es auf die Ehre, eine Gegen der Erde zu erforschen, die man als eine todesstarre Eismasse zu betrachten gewohnt ist. Möge der Deutsche sein Unternehmen nicht geringerschätzen, als es dem Auslande gilt! Durch die erste deutsche Nordpol-Expedition tritt Deutschland mit in einen der edelsten Wettkämpfe der ersten Nationen der Erde ein, nimmt es Theil an jener glorreichen Geschichte, die wir oben in flüchtigen Zügen berichteten, und die nicht bloß von Kämpfen und Opfern, sondern auch von ruhmvollen Eroberungen zu erzählen weiß, — Eroberungen für die Wissenschaft und für die Wohlfahrt der Völker!