

hoher See vermuthen, daß weiter von der Küste ab noch mehr Wasser sein würde, und man beschloß daher die Küste, der man bisher (bis Cap Collinson) gefolgt war, zu verlassen. Um 9 Uhr Abends gingen die Schiffe unter Dampf und nach einer $\frac{3}{4}$ Meile langen schwierigen Fahrt durch schwere Schollen kamen sie in offene Waden, die sich in der Richtung der Straße nach Nordosten aufwärts erstreckten. Trotz eines Schneesturms aus Norden, der das Land für diesen Winter zudeckte und das Eis mit großer Geschwindigkeit nach Süden trieb, gewann die Dampfkraft bald Terrain. Am Abend des 22. wurde Franklin-Insel, um Mitternacht Hans-Insel und am 23. Cap Bryant passiert. Erst hier nöthigte wieder das von Cap Morton bis Cap Lieber die Straße sperrende Packeis in der Bessels-Bay einen sich nördlich von der Hannah-Insel darbietenden geschützten Ankerplatz zu benutzen, aber nur für einen kurzen Aufenthalt, den die „Discovery“ dazu benutzte, auf Cap Morton ein Depot von 240 Nationen für die spätere Erforschung des Petermann-Fjords zu errichten.

Als am folgenden Tage Capitän Nares den 2000 Fuß hohen Gipfel des Caps bestieg und ihm das klare Wetter einen Ueberblick über den ganzen Canal erlaubte, sah er die ganze Westküste des Kennedy-Canals bis zum Lady-Franklin-Sund vollkommen eisfrei; die Mitte, obwohl schiffbar, trieb mit Eis, während nördlich von Joe-Insel festes Packeis lag, das aber zwischen Cap Lupton und Beechey schon wieder offener wurde. Eilig gingen die Schiffe wieder unter Segel, kreuzten den Canal, passirten Cap Lieber ohne Aufenthalt und konnten nun, als das Packeis eine Meile nördlich von letztem wiederum die Weiterfahrt hinderte, im Lady-Franklin-Sunde Schutz suchen. Eine Einbuchtung in dessen Nordküste zeigte sich bei näherem Herankommen als ein breiter wohl geschützter Hafen unmittelbar westlich von Cap Bellot, welches ihn vor dem Eise sicherte. Hier wurden beide Schiffe am Morgen des 25. August geborgen.

Schon beim Hereinkommen hatte man eine Herde von neun Moschusochsen bemerkt; sie wurden sämmtlich erlegt und die zurückkehrenden Jäger brachten die erfreuliche Nachricht mit, daß die Vegetation in der Nachbarschaft reichlicher sei als die irgend eines Theiles der Küste nördlich von Port Foulke. Da der Hafen somit alle Erfordernisse eines guten Winterquartiers hatte, beschloß Capitän Nares hier die „Discovery“ zurückzulassen und mit der „Alert“ allein weiterzuziehen.

Bereits seit dem 20. August hatte die Temperatur den Gefrierpunkt nicht mehr überschritten und daher die Bildung jungen Eises begonnen; das Eis im Robeson-Canal war aber so gut aufgebrochen und die Dauer der arktischen Schifffahrt hängt so sehr vom Winde ab, daß man immer noch auf eine zwei- bis dreiwöchentliche Fahrt rechnen konnte.

Erst am 28. öffnete sich jedoch ein genügend weiter Canal, um zur Weiterreise einzuladen. Mit einem letzten Signalgruß sagte die „Alert“ den treuen Gefährten Lebewohl, die mit gemischten Gefühlen des Stolzes und des Neides ihren Kameraden nachsahen, welchen es nach ihrer Ansicht vergönnt sein sollte, zuerst das englische Banner auf dem Pole aufzupflanzen.

Das Eis des Canals erwies sich von jetzt ab immer stärker und gefährlicher. Bei Cap Beechey, wo abermals drei Moschusochsen erlegt wurden, verursachte es den ersten Aufenthalt; am nächsten Tage (29. August) den zweiten in der Lincoln-Bay, und als die „Alert“ am 30. etwas vom Lande entfernt besser fortzukommen gedachte, wurde sie vollkommen von 80 Fuß dickem Eise besetzt. Glücklicherweise gelang es mit dem nächsten Niedrigwasser, wo ebenso wie

beim Hochwasser das Eis auf kurze Zeit lockerer zu werden pflegt, durch abwechselndes Vor- und Rückwärtsfahren so viel Anlauf zu gewinnen, daß man mit äußerster Anspannung der Dampfkraft das Eis zertheilen und das Ufer der Lincoln-Bay wiedergewinnen konnte. Hier zeigte sich so recht die Unentbehrlichkeit der Dampfkraft für arktische Expeditionen. Jedes Segelschiff würde in diesem Falle hoffnungslos gefangen gewesen sein, denn die gesammte wohl 70 Mann starke Mannschaft vermochte nicht eine Scholle vom Flecke zu rühren; sobald aber nur so viel Raum war, daß die Schraube wirken konnte, wichen selbst diese unerhört dicken Schollen aus einander. Allerdings darf man nicht zwischen eine am Ufer fest liegende und eine dagegen antreibende derartige Scholle gerathen; solcher Anprall würde jedweden Schiffe ebenso sicher den Untergang bringen wie ein Rencontre mit einem Eisberge. Am 30. setzte ein ziemlich scharfer Südwest ein, von dem zu erwarten war, daß er das Eis etwas von der Küste abtreiben würde. In der That gelang es am 31., noch sechs Meilen weiterzukommen, aber jenseit dieses Punktes lag das Eis trotz des heftigen Windes so fest am Ufer, daß man für diesen Tag froh sein mußte, das Schiff an der Seite der Eisbarriere festzumachen. Wie gefährlich indessen ein solcher Ankerplatz bei dem immer noch in Bewegung befindlichen Eise war, zeigte sich schon am nächstfolgenden Tage, als der Wind plötzlich nach Nordwest umsprang und das Eis wieder auf die Küste trieb. Die mühsamste, aber mit Erfolg gekrönte Anstrengung, den Anker schnell genug zu heben um ihn nicht zu verlieren, machte unmittelbar darauf tiefer Stille, einem Augenblicke athemloser Spannung Platz. Gestattete die Küste das vollkommene Herankommen des Eises, so war das Schicksal des Schiffes weniger zweifelhaft als das einer Nusschale zwischen den beiden Hebelarmen des Knackers; zum Glück war jedoch das Ufer flach genug, so daß das Eis, welches tiefer ging als die „Alert“, in 12 Faden Tiefe strandete und statt zu schaden durch das nachdringende Pack eine Barriere bildete, welche in demselben Maße Schutz gewährte wie sie die Aussicht auf ein Loskommen von diesem Punkte verminderte. Dennoch wäre letzteres vielleicht möglich gewesen, da am 10. und 11. ein Westwind wehte, der zwar das gestrandete Ufer nicht von der Stelle rührte, aber zwischen diesem und dem Hauptpack in der offenen See einen Canal längs der Küste öffnete. Auch war es möglich, in diesen selbst zu gelangen, da die Bewegung des offenen Wassers auch das Jungeis zwischen den mächtigen Schollen nochmals aufgebrochen und auf diese Weise Quercanäle bis zum Schiffe gebildet hatte. Doch Capitän Nares wollte in dieser Jahreszeit einen verhältnißmäßig sichern Platz nicht mehr aufs Ungewisse hin aufgeben. Unter Commodore Markham und Lieutenant Aldrich ausgesandte Kundschafterexpeditionen hatten nämlich die Küste auf 5 Meilen aufwärts untersucht und sie überall so mit Eis blockirt gefunden, daß sie es für unmöglich erachteten, durch dasselbe in Buchten, die allerdings vorhanden waren, einzudringen. Als sich aber das offene Wasser am 15. und 16. durch erneuerten starken Südwestwind noch mehr verbreiterte, wurde die Versuchung zu lockend und Capitän Nares würde ihr, jedenfalls zu seinem Schaden, nachgegeben haben, wenn es möglich gewesen wäre, die herausgenommene Schraube schnell genug wieder einzusetzen. Ehe das Eis, das sich an dem Schiffe festgesetzt hatte, entfernt werden konnte, eine Arbeit, die, durch einen Schneesturm unterbrochen, noch am 16. fortgesetzt werden mußte, sprang der Wind nach Nordost um und mit ihm kam auch das Eis wieder zur Küste zurück, welche es für diesen Winter nicht mehr verließ. Nur im Osten nach dem Robeson-Canal zu blieb auch später noch eine breite Stelle