

www.e-rara.ch

**William Scoresby's des Jüngern Tagebuch einer Reise auf den Wallfischfang,
verbunden mit Untersuchungen und Entdeckungen an der Ostküste von
Grönland, im Sommer 1822**

Scoresby, William

Hamburg, 1825

ETH-Bibliothek Zürich

Shelf Mark: Rar 1323

Persistent Link: <https://doi.org/10.3931/e-rara-13752>

Eilftes Kapitel. Ein Zug von Wallfischen. - Fünf grosse Wallfische an einem Tage harpunirt, und drey von ihnen gefangen [...].

www.e-rara.ch

Die Plattform e-rara.ch macht die in Schweizer Bibliotheken vorhandenen Drucke online verfügbar. Das Spektrum reicht von Büchern über Karten bis zu illustrierten Materialien - von den Anfängen des Buchdrucks bis ins 20. Jahrhundert.

e-rara.ch provides online access to rare books available in Swiss libraries. The holdings extend from books and maps to illustrated material - from the beginnings of printing to the 20th century.

e-rara.ch met en ligne des reproductions numériques d'imprimés conservés dans les bibliothèques de Suisse. L'éventail va des livres aux documents iconographiques en passant par les cartes - des débuts de l'imprimerie jusqu'au 20e siècle.

e-rara.ch mette a disposizione in rete le edizioni antiche conservate nelle biblioteche svizzere. La collezione comprende libri, carte geografiche e materiale illustrato che risalgono agli inizi della tipografia fino ad arrivare al XX secolo.

Nutzungsbedingungen Dieses Digitalisat kann kostenfrei heruntergeladen werden. Die Lizenzierungsart und die Nutzungsbedingungen sind individuell zu jedem Dokument in den Titelinformationen angegeben. Für weitere Informationen siehe auch [Link]

Terms of Use This digital copy can be downloaded free of charge. The type of licensing and the terms of use are indicated in the title information for each document individually. For further information please refer to the terms of use on [Link]

Conditions d'utilisation Ce document numérique peut être téléchargé gratuitement. Son statut juridique et ses conditions d'utilisation sont précisés dans sa notice détaillée. Pour de plus amples informations, voir [Link]

Condizioni di utilizzo Questo documento può essere scaricato gratuitamente. Il tipo di licenza e le condizioni di utilizzo sono indicate nella notizia bibliografica del singolo documento. Per ulteriori informazioni vedi anche [Link]

Elftes Kapitel.

Ein Zug von Wallfischen. — Fünf große Wallfische an einem Tage harpunit, und drey von ihnen gefangen. — Gefrieren des Meeres bey gelinder Luft. — Fortgesetzte Aufnahme der Küste. — Furchtbarer Sturm. — Große Gefahr und glückliche Rettung. — Beschluß der Aufnahme der Küste. — Abreise.

In den vergangenen sechs Wochen hatten wir fast ganz vergebens nach Wallfischen gesucht — nur wenige, vielleicht nicht ein Duzend im Ganzen, waren gesehen worden, und nur ein einziger von diesen, ein kleiner, war unsre Beute geworden. Die Zeit des Wallfischfanges ging jetzt zu Ende; das Land war schon mit einer Schnee-Decke bekleidet, das Meer fieng des Abends an zu frieren, und die Dunkelheit, die jede Nacht nach dem Verschwinden der Sonne eintrat, bezeichnete die Annäherung des Winters, und erinnerte uns, daß es bald Zeit wäre, die Küste zu verlassen. Die einzige Hoffnung eines noch glücklichen Erfolgs schien davon abzuhängen, daß wir uns der Küste näherten; und der Trafalgar und Fame, die beyde vom Eise eingeschlossen waren, (der letztere war in das Eis gerathen, als er, um seine Boote wieder zu erlangen, nach dem Ufer vorzudringen suchte), hatten Ansprüche auf unsern Beystand. Wir hielten es daher für recht, so lange auf diesem Plage zu verharren, als es die nothwendige Rücksicht auf unsere eigene Sicherheit und die Erhaltung unsers eigenen Schiffes gestatten würden.

Dieser Entschluß wurde für uns und alle diejenigen, welche bey dem glücklichen Erfolg unserer Reise interessirt waren, sehr wichtig, wie die Ereignisse dieses Tages, des 15. Augusts, zur Genüge zeigen werden.

Ungefähr um 4 Uhr des Morgens, da das Wetter still und neblig war, wurde mir gemeldet, daß man einige Thiere von dem Wallfischgeschlecht „blasen“ hörte; aber man fürchtete, es möchte nicht die Art seyn, die wir suchten. Es wurde jedoch ein Boot abgeschickt, um es zu untersuchen, und wie angenehm wurden wir überrascht, als auf einmal der Ausruf „a fall — a fall“ — erscholl, der dem Ohr eines Wallfischfängers so lieblich tönt! Glücklicherweise hellte sich das Wetter in diesem entscheidenden Augenblick auf, und wir erblickten das Boot, das auf Kundschaft ausgeschiedt war, mit wehender Flagge, zum Zeichen, daß ein Fisch getroffen war. Sogleich wurden die Boote ausgesetzt, und in demselben Augenblick fuhr ein Wallfisch bey dem Schiffe vorbey, den die meisten fälschlich für den getroffenen Fisch hielten, und in ihrem blinden Eifer so weit verfolgten, daß der eigentliche Gegenstand des Fanges beynahе darüber verloren gegangen wäre. Nur ein einziges von sechs Booten kam dem „Fest-Boote“ zu Hülfe, in dessen Nähe der Wallfisch, kurz nachher, in einem Zustand großer Erschöpfung, sich empor hob und eine zweyte Harpune empfing. Zum Glück war noch ein Boot für einen Nothfall am Bord zurückbehalten worden; dieses wurde jetzt zur Unterstützung der beyden andern abgeschickt; und mit diesen geringen Kräften wurde, nach einem herzhaften und nachdrücklichen Angriff, der Fang glücklich zu Stande gebracht. Da das Meer hier nicht so tief ist, wie an den östlichen Mägen des Wallfischfanges, so war die Leine des ersten Bootes bis auf den Boden gekommen; und da sie wieder aufgewunden wurde, fanden sich mehrere schöne Arten von Seesternen, die sich daran gehängt hatten. Die Tiefe des Wassers war etwa 250 Faden.

Der Wallfisch wurde an die Seite des Schiffes gebracht, und dieses, mit Hülfe eines leichten Westwindes, etwas von dem Land-Eise abwärts getrieben, und dann an einem Stück

Eis befestigt. Da sich mehrere Wallfische hören ließen, und das Wetter hübsch war, so hielten wir uns nicht damit auf, unsern Fang in Verwahrung zu bringen, sondern schickten alle Boote aufs neue aus, um Jagd zu machen. Die Wallfische waren in der That zahlreich — bisweilen wurden vier bis fünf zu gleicher Zeit gesehen. Gewöhnlich bleibt der Wallfisch nur etwa zwey Minuten an der Oberfläche, um Athem zu holen — selten länger; aber bey diesen war es merkwürdig, daß sie in der Regel von fünf bis zu funfzehn Minuten, und einige beynähe eine halbe Stunde nach einander verweilten, ehe sie wieder unter Wasser giengen. Während dieser langen Zwischenzeit lagen sie gemeiniglich ganz unbewegt da, und boten die beste Gelegenheit zu ihrem Angriff dar. Bald nach der Abfahrt der Boote wurden auch zwey Wallfische getroffen; aber zu unsrer großen Betrübniß und Kränkung, entkamen beyde, weil die Leine nahe an der Harpune riß. Wahrscheinlich war die eine, die dem nassen Wetter häufig ausgesetzt gewesen war, verdorben; die andere aber, die in völlig gutem Stande war, mochte sich um den Schwanz des Fisches geschlungen haben; und dann war sie freylich nicht stark genug, um der Gewalt bey dem Hin- und Herschlagen desselben zu widerstehen.

Ungeachtet dieser niederschlagenden Ereignisse, beharrten wir doch noch einige Stunden bey unsern Nachsuchungen, und endlich wurde wieder ein Wallfisch getroffen. Da kein anderes Boot zur Hülfe bey der Hand war, so dauerte es fast zwey Stunden, ehe er zum zweytenmal harpunirt wurde. Auf diese zweyte Verwundung tauchte das Thier, ohne einen einzigen Lanzenstich erhalten zu haben, bis auf den Boden unter, und starb daselbst. Wahrscheinlich hatte es sich durch einen Stoß gegen einen Felsen so betäubt. Es war eine verdrüßliche Arbeit, die alle Hände einige Stunden lang beschäftigte, diesen Fisch an den Leinen aufzuwinden, und ihn von einer großen Eisscholle, unter die er durch die Strö-

mung getrieben war, los zu machen. Gerade als dieses Geschäft beendigt war, ließ sich noch ein Wallfisch sehen, der auch sogleich verfolgt und glücklich harpunirt wurde. Er machte zwar furchtbare Bewegungen mit seinem Schwanze in der Luft, als wollte er sich unsern Angriffen widersetzen, aber nach einer beharrlichen und nachdrücklichen Bekämpfung wurde er gleichfalls erlegt.

Durch die Strömung in Davy's Sund war das Schiff wieder dicht an das Land-Eis gebracht worden, das sich jetzt bis zu einer Breite von vierzehn Meilen vom Ufer aufgehäuft und zusammengedrängt hatte. Dieß nöthigte uns, das Schiff vom Eise wieder los zu machen und es in Gang zu setzen, obgleich keines unserer Boote da war, uns hierbey zu helfen, und wir nur vier Personen, von denen noch dazu kein einziger ein Seemann war, übrig blieben, um die Segel los zu machen und das Schiff zu regieren. Ungefähr um 2 Uhr des Morgens, am 16. August, kamen einige unserer Boote an, und nachdem wir unsere Beute durch Taue gesichert hatten, fuhren wir noch etwa ein paar Meilen ostwärts, um ganz aus dem Land-Eise herauszukommen; und besetzten dann das Schiff an das erste kleine Eisfeld, auf welches wir trafen, und fingen darauf an die Wallfische zu zerlegen, um unsern Fang endlich in Sicherheit zu bringen.

Während wir mit dieser wichtigen Arbeit beschäftigt waren, hatte der Trafalgar, der seit dem 12. im Eise eingeschlossen gewesen war, das Glück, aus seiner mislichen Lage herauszukommen. Wir bemerkten, daß er mit einem andern Schiffe, das sich damals sehen ließ, Gesellschaft machte, und — da er unstreitig nicht wahrgenommen hatte, wie wir beschäftigt waren — mit diesem sich gegen Osten wandte, so daß er nachher nicht wieder von uns gesehen wurde. Auch der Fame war so glücklich aus der Sperre, in welcher er so lange durch das Landeis gehalten worden war, zu entkom-

men; aber leider zu spät, um von dem „Zug der Wallfische“, der uns so sehr zu statten gekommen war, noch einen Vortheil zu ziehen.

Da dieser Tag durchaus heiter und schön war, so erhielt ich eine schöne Reihe von Beobachtungen über die Lage der Vorgebirge, Einbuchten u. s. w., ingleichen über die Länge, Breite und magnetische Abweichung. Dies setzte mich in den Stand, meinen frühern Entwurf der Küsten von Davy's Sund und der benachbarten Landstriche zu verbessern, und die Lage der nähern Vorgebirge und Inseln mit gehöriger Genauigkeit zu bestimmen.

In der Nacht vom 15. auf den 16. sahen wir, seit 15 Wochen zum erstenmal, wieder Sterne. Der Himmel war ungemein heiter, und das Meer fieng, wie in solchen Fällen gewöhnlich, an zu frieren, sobald die Sonne vier bis fünf Grad unter den Horizont herabgestiegen war, obgleich die Temperatur der Luft beträchtlich über dem Gefrierpunkt war. Diese Erscheinung muß von einer Erkältung der Oberfläche des Wassers herrühren, die vielleicht, nach Bell's Theorie vom Eise, durch die Ausstrahlung der Wärme hervor gebracht wird.*) So viel ist gewiß, daß das Wasser, wenn es der freyen Luft bey wolkenleerem Himmel ausgesetzt ist, einen beträchtlichen Verlust an Wärme erleidet. Bey wolfigem Himmel gefriert, glaube ich, die See nicht, so lange die Temperatur über 29° ist; bey heiterm stillen Wetter hingegen friert das Wasser des Meeres, in den Zwischenräumen zwischen dem Eise, gemeinlich, wenn die Sonne, sich dem Meridian unterhalb dem

*) Oder durch eine vermehrte Ausdünstung — wodurch man selbst in Ostindien sich Eis zu verschaffen weiß. S. Voigts Magazin der Phys. und Naturgesch. IX. Bd. 26 St.

Horizonte nähert, wenn gleich die Temperatur der Luft 32° und darüber ist. In dem gegenwärtigen Fall fieng das Gefrieren an, als die Temperatur 36° — also $7\frac{1}{2}$ bis 8 Grad über dem Gefrierpunkt des Seewassers — war. Um 2 Uhr des Morgens fiel das Thermometer auf 33°, wobey das Eis eine solche Festigkeit erlangt hatte, daß der Gang des Schiffes, bey einem leichten Winde, bisweilen dadurch gehemmt wurde.

Das Zerlegen unsrer drey Wallfische nahm, mit Einfluß von drey Stunden, die den Leuten zum Ausruhen gestattet wurden, eine Zeit von beynabe 24 Stunden weg. Da die Leute seit mehrern Wochen an keine große Anstrengung gewöhnt waren, so wurden sie alle sehr ermüdet. In dem Speck des einen Wallfisches fand man den obern Theil einer Harpune stecken. Er saß ganz unter der Haut, und äußerlich war seine Stelle nur durch eine weißliche Narbe bezeichnet. Er schien schon lange dort gefeckt zu haben, da die Wunde ganz vernarbt war und der Fisch sich, nach der großen Menge von Speck zu urtheilen, wohl befunden hatte. Der ganze Ertrag von diesen drey Thieren wurde auf 60 Tonnen Del, und drey Tonnen Last Fischbein angeschlagen — welches zusammen etwa 2100 Pf. St. werth war. Das war ein wichtiger Zuwachs zu unserer bisherigen Ladung, der uns auf einmal den glücklichsten Fischern in dieser Jahreszeit gleich setzte.

Es verdient bemerkt zu werden, daß diese drey Wallfische alle männlichen Geschlechts waren; und ein anderer, welchen die Mannschaft des Fame, einen oder zwey Tage nachher, in derselben Gegend, erlegte, war es ebenfalls. Dieß scheint eine Trennung beyder Geschlechter in dieser Jahreszeit anzudeuten; da ich bey andern Gelegenheiten fast beständig Männchen und Weibchen vermischt gefunden habe. Die Weibchen ziehen sich vielleicht um diese Zeit,

die man insgemein als den Anfang der Zeit, wo sie trüchtig sind, betrachtet, in das Innere der Buchten und Sunde zurück, oder sie suchen diese entlegenen Orte, um ihre Jungen zu warten.

Am 17. August ließen sich wieder einige Wallfische sehen, und wurden von zweyen unserer Boote verfolgt; aber da die Leute sich von ihrer Anstrengung noch nicht ganz erholt hatten, so griffen sie sich nicht sehr an, und die Wallfische entkamen. Wir waren in der That genöthigt, sie von ihrer Jagd zurückzurufen, da sich ein heftiger Wind in N. D. erhoben hatte, der uns bald dem Landeise fast zum Berühren nahe brachte. Da wir uns von diesem wegwandten, um einen sichern Platz zu suchen, fanden wir das Schiff so schwankend, daß wir kaum ein Segel führen konnten. Dieß rührte von der großen Last des Speckes her, der in die Zwischendecke vertheilt war; und die Wirkung davon war so unangenehm, daß wir uns auf dem Berdeck kaum aufrecht erhalten konnten. Hierzu kam noch, daß das Schiff, wie sich zeigte, einen Leck bekommen hatte, der dadurch entstanden war, daß es jetzt tiefer im Wasser gieng, und der die Pumpen beständig im Gange erhielt.

Nachdem wir uns einige Meilen ostwärts gezogen hatten, waren wir sehr froh, das Schiff wieder an ein Eisfeld befestigen zu können, wo wir auf eine kurze Zeit mit Sicherheit ruhen konnten.

Sonntag, den 18. August. Der Sturm dauerte die ganze Nacht, von schwerem Regen begleitet. Etwa um sechs Uhr des Morgens bemerkten wir, daß wir wieder gegen eine Masse von Eis getrieben wurden, welches uns nöthigte, das Schiff, ungeachtet der ungünstigen Witterung, los zu machen, und es gegen den Wind in eine beque-

mere und sicherere Lage zu bringen. Dieß konnte nur mit vieler Schwierigkeit ausgeführt werden, da das Verdeck so voll von Fässern und Fischbein war, daß man kaum darauf hin und her gehen konnte, und das Schiff vom Winde sehr auf die Seite geneigt wurde. Gegen Mittag hatten wir eine schickliche Stelle erreicht, wo wir das Schiff wieder am Eise befestigen, und während des Sturmes in Ruhe bleiben konnten.

Den folgenden Tag ließ der Wind nach, so daß wir das höchst nöthige Geschäft des „Abmachens“ vornehmen konnten, vor dessen Beendigung sich das Schiff in einem sehr unangenehmen und unsichern Zustande befand. Vor Mitternacht waren alle unsere Fässer, die noch Wasser als Ballast enthielten, ausgeleert und mit Speck gefüllt.

Am 20. klärte sich das Wetter, das einige Zeit neblig gewesen war, auf, und wir fanden, daß das Schiff, durch eine westliche Strömung, wieder gegen das Land-Eis getrieben worden war. Sogleich banden wir die Segel los, aber, aus Mangel an Wind, dauerte es zwölf Stunden, ehe wir aus dem Gedränge von Eis in ein offenes Wasser, einige wenige Meilen ostwärts, kommen konnten. Hier trafen wir mit dem Fama zusammen, und beyde Schiffe legten sich an dem Eise vor Anker.

Während des hellen Wetters, das heute einige Stunden anhielt, konnte ich eine Reihe vortrefflicher Beobachtungen, zur Fortsetzung meiner Aufnahme der Küste, machen. Unsere Breite zu Mittag war $71^{\circ} 50' 28''$; die Länge, Nachmittags, $20^{\circ} 43' 15''$ westlich; und die Abweichung der Magnetnadel $43^{\circ} 24'$ westlich. Einige ausgezeichnete Vorgebirge wurden mit Namen belegt. Die nordöstliche Spitze der Insel Canning erhielt den Namen Cap Wardlaw, und drey andere Vorgebirge an der östlichen

Seite derselben Insel wurden „Cap Allan, Cap Crawford, und Cap Fletcher, nach verschiedenen Edinburger Freunden, genannt. Ein anderes Vorgebirge, ungefähr 6 Meilen (leagues) westlich von Cap Wardlaw, wurde, nach dem berühmten Botaniker, Cap Brown genannt. Und noch zwey andere Vorgebirge, innerhalb des muthmaßlichen nördlichen Eingangs von Hurry's Einbucht, wurden mit den Namen des russischen Weltumseglers, Capitain Krusensterns, und des berühmten Geologen und Reisenden Baron von Buch's bezeichnet.

Am Abend besuchte mich mein Vater, und erzählte mir, daß seine beyden Boote, mit dreyzehn Mann, deren Außenbleiben ihm so viel Sorge und Nachtheil verursacht hatte, beynah 40 Stunden, bey dem heftigen Sturm am 12. und 13., abwesend gewesen wären. Da sie mit Holz und Lebensmitteln versehen waren, so machten sie Feuer am Ufer in Zelten, die sie aus ihren Boots-Segeln und Rudern errichtet hatten, und verschafften sich dadurch nicht nur einen ganz erträglichen Aufenthalt, sondern auch eine Gelegenheit, sich ihre Mahlzeit zuzubereiten. Auf diese Weise hatten sie einen Theil ihrer Kleider kaum wieder getrocknet, und sich selbst einigermaßen gestärkt; als sie bey einem hellen Augenblick sich nach den Schiffen umsahen, und zu ihrem großen Schrecken gewahr wurden, daß diese weg waren, und daß eine große Masse von Eis sich zwischen das Ufer und den Ort, wo sie vorher gewesen waren, hingezogen hatte. Sogleich giengen sie wieder in ihre Boote, und fuhren längs dem Ufer in einem Canal, den ihnen das Eis noch übrig gelassen hatte, bis zum Cap Moorson, in dessen Nähe die Schiffe an dem Eise vor Anker gelegen hatten, als sie ihre Fahrt antraten. Da aber auch hier kein Schiff zu sehen war, so stießen sie vom Lande ab, und wandten sich durch die Zwischenräume des Eises, und kletterten fast auf jeden hohen Eisblock, an welchem sie vor-

bey kamen, in der Hoffnung, den Gegenstand ihrer Nachforschung zu entdecken. Aber ihr ängstliches und beschwerliches Suchen, das durch die Abscheulichkeit des Wetters noch peinlicher wurde, war mehrere Stunden lang ganz fruchtlos. Der Regen, der ohn' Unterlaß in Strömen herabrann, hatte sie längst bis auf die Haut durchnäßt, und trug nicht wenig dazu bey, ihre Kräfte zu schwächen und ihnen den Muth zu nehmen. Ihre Lebensmittel, mit denen sie von Anfang nicht sehr häuslicherisch umgegangen waren, waren beynabe verzehrt, und da sie wußten, daß sie hier am Lande sich auch keine verschaffen könnten — wenn nicht zufällig einmal ein Rebhuhn — so quälte sie auch die Furcht, vor Hunger umzukommen. Da das Eis, das sich gegen das Land gezogen hatte, den armen Leuten von unermesslicher Ausdehnung zu seyn schien, so mußten sie besorgen, daß die Schiffe dadurch genöthigt worden wären, sich so weit vom Lande zu entfernen, daß es sehr zweifelhaft war, ob sie wieder zu ihnen kommen könnten. Unter diesen Besorgnissen stengen sie an, mancherley Pläne zu ihrer Erhaltung zu machen, und wieder zu verwerfen. Einige wollten ans Land zurückkehren, wo sie doch einigen Schutz finden, und ihre triefenden Kleider am Feuer trocknen könnten; andere meinten, sie wollten versuchen, Island zu erreichen; oder hinaus in See gehen und andere Wallfischfänger auffuchen; oder längs der Küste sich gegen Süden fortarbeiten, und dergleichen mehr. Endlich in der Nacht vom 13. entdeckten sie den Fame, der nach dem Lande zu steuerte und kühnlich in das Eis, das dazwischen lag, eindrang, um sie zu retten; und nur derjenige, der sich je in einer ähnlichen Lage befunden hat, mag sich vorstellen, was für eine Freude sie bey diesem Anblick empfanden. Einige von den Leuten befanden sich schon ganz übel; einer gestand sogar, daß er es kaum noch eine halbe Stunde länger ausgehalten hätte; und andere waren in einem hohen Grade muthlos und verzagt. Daß sie gerade in diesem

kritischen Zeitpunkt das Schiff wieder ansichtig wurden, war ein Geschick der Vorsehung, das sie mit innigstem Dank zu erkennen Ursache hatten. Unglücklicherweise fiel gerade eine Windstille ein, so daß das Schiff vom Eise eingeschlossen war, ehe es seinen Rückweg hatte machen können.

Am 21. war das Wetter fast beständig neblig. Wir mußten das Geschäft des „Abmachens“ von neuem vornehmen, sobald unsere Böttiger eine hinreichende Anzahl von Fässern zurecht gemacht hatten; und sowohl dieses, als das Umpacken und gehörige Vertheilen der Fässer war eine verdrüßliche und unangenehme Arbeit. Es war mir indessen um so wichtiger, sie beendigt zu sehen, je beschwerlicher die Fättigkeiten auf den Berdecken, und je nachtheilicher das öftere Schwanken des Schiffes überhaupt gewesen war.

Da uns das Eis, das von einer furchtbaren Beschaffenheit war, sehr zusetzte, so mußten wir unsern Ankerplatz an diesem Tage dreyimal verändern. Das letzte Eisfeld, an welches wir das Schiff befestigten, war wegen seiner Dicke und Festigkeit merkwürdig. Es war ein großes dichtes Stück, das im Mittel ungefähr eine Meile breit, von einer ebenen gleichförmigen Oberfläche, und vierzig Fuß dick war. Da diese Masse von einem frischen Lüftchen, das damals aus NN. wehte, wenig bewegt zu werden schien, während die kleinern Eisschollen um uns her merklich unter den Wind hin getrieben wurden, so glaubte ich einen sichern Ankerplatz gefunden zu haben, und mir einmal eine ruhige Nacht versprechen zu können, die ich bey nahe seit vierzehn Tage hatte entbehren müssen. Aber dieser Anschein von Sicherheit war durchaus trügllich, wie die Ereignisse des folgenden Tages — eines Tages großer Gefahr und Noth — hinreichend bewiesen.

Freitag, den 23. August. In der Nacht hatten wir tüchtigen Regen, mit einem ziemlich starken Winde von N.D.; gegen fünf Uhr des Morgens wandte er sich nach Norden, und wurde sehr heftig. Da er aber gerade von der entgegengesetzten Seite des Eisfeldes, an welchem wir vor Anker lagen, her kam, so hofften wir, ihn sicher an unserm Plage abwarten zu können. Der erste drohende Gegenstand, der uns zu Gesicht kam, war ein Eisberg, der gegen den Wind gieng, in gerader Linie nach dem Schiffe zu. Da wir jedoch, bey seiner schnellen Annäherung gegen uns, bemerkten, daß, wenn wir das Schiff ein wenig vorwärts zögen, er am Hintertheil vorübergehen würde, so machten wir den Versuch, und er gelang. Wenige Fuß vom Steuerruder zog er vorüber, und er war noch gar nicht weit vorbey, als er in zwey Stücke zerbrach, die mit einer furchtbaren Bewegung aus einander fielen. Wäre dieser Sturz neben dem Schiffe geschehen, so hätte dieses dadurch zertrümmert werden können. Die Zerbrechlichkeit der Eisberge in dieser Jahreszeit, und die Gefahr, die aus ihrem Umsturz für die Schiffe entsteht, ist etwas sehr bekanntes. Im Sommer 1821 erbot sich der Kapitain eines Wallfischfängers, der in der Bassins Bay Schiffbruch gelitten hatte, und sich gern auf dem Schiffe, von welchem er aufgenommen worden war, nützlich beweisen wollte, einen Anker an einem Eisberge befestigen zu helfen, an welchem man das Schiff anlegen wollte. Ein Matrose begleitete ihn; kaum aber hatte er einen Hieb mit der Art gethan, um ein Loch für den Ankerhaken zu machen, so sprang die ganze Eismasse mitten aus einander und beyde Theile fielen nach entgegengesetzten Seiten. Der Kapitain, der die Gefahr inne wurde, so wie das Eis anfing sich zu bewegen, lief auf dem Stück, auf welchem er stand, nach der entgegengesetzten Seite von der, auf welche es fiel, und hielt sich glücklich auf der schwankenden Spitze, bis sie zum Stillstand kam. Sein Gefährte aber fiel zwischen beyde

Massen, und würde unfehlbar gleich zerquetscht oder ertrunken seyn, hätte ihn nicht das hervorspritzende Wasser, das von den gegen einander fahrenden Eismassen gewaltsam in die Höhe getrieben wurde, mit sich fortgerissen, und fast bis an das Boot, das in der Nähe des Plazes wartete, hingeschleudert.

Der Regen vom Vormittage verwandelte sich um Mittag in einen Hagel, der so spizig war, daß es kaum auszuhalten war, mit dem Gesicht gegen den Wind zu stehen; darauf vermischte sich der Hagel mit Schneeflocken in solcher Menge, daß das Verdeck einige Zoll hoch davon bedeckt wurde. Mittlerweile wurde der Wind immer heftiger und heftiger, bis er fast zu einem Orkan anwuchs. So lange das Eis, an welchem wir lagen, sich nicht fortwegte, befanden wir uns ziemlich in Sicherheit; als aber der Wind zunahm, fieng es an sich zu drehen, bis das Schiff in die Lage kam, wo es den Wind von der Seite hatte. Bey der Heftigkeit des Sturmes, und der Dicke des Nebels war es für menschliche Kräfte und Vorsicht unmöglich, das Schiff mit Sicherheit in Gang zu erhalten, zumal da wir von unzähligen Eisschollen umgeben waren; wir beschloffen daher, so lange als möglich unsern Standpunkt an dem Eise beyzubehalten. In diesem Vorsatz wurden wir bestärkt, als wir, ungefähr um 4 Uhr Nachmittag, bemerkten, daß das Eis aufgehört hatte sich zu drehen, während das Vordertheil des Schiffes gegen den Wind gekehrt war. Um jedoch auf alle Fälle vorbereitet zu seyn, refften wir die Topsegel enge, nahmen die großen Segel ganz ein, und setzten die Springtaue in Bereitschaft, um die Richtung des Schiffes zu ändern; legten die Aerte zurecht, um, wenn es nöthig wäre, die Taue zu kappen; und trafen alle Vorkehrungen, welche nur die Erfahrung für ähnliche Fälle an die Hand gab.

Um 6 Uhr Abends wurde der Schnee so dick, daß man kaum hundert Schritte weit deutlich sehen konnte, und der

Wind, wo möglich, noch wüthender. Jetzt kamen zwey kleine Eisberge auf das Schiff zu; indessen, da sie nicht groß genug waren, um uns wesentlich zu schaden, so warteten wir ihre Annäherung ruhig ab. Der erste, der etwa 36 Fuß über die Wasserfläche hervorragte, stieß an das Steuerbord des Schiffes*), und drehte es mit der breiten Seite gegen den Wind; und dann strich er ab, nachdem er uns genöthigt hatte, drey unserer Boote herabzulassen, um sie in Sicherheit zu bringen, ohne uns weiter einen Schaden zuzufügen. Der andere Eisberg näherte sich uns mit einer größern Geschwindigkeit, die uns mehr besorgt machen mußte; da wir aber kein Mittel in unserer Gewalt hatten, uns von ihm los zu machen, so mußten wir den Stoß erwarten, wo er das Schiff treffen mochte. Er kam zuerst mit dem Steuerruder in Berührung, und quetschte es etwas an seinem untern Theil; dann gieng er längs der Seite des Schiffes hin, und nahe an dem vordern Theil desselben vorbey, doch ohne stark anzustreichen, indem er durch eine Eiszunge an seinem untern Theil etwas abgehalten wurde, und verursachte nur eine unbedeutende Beschädigung am Löschbord.***) Die Menge der Eisberge um uns her vermehrte sich so sehr, daß, wenn auch das Wetter gestattet hätte, das Schiff los zu machen, wir es doch nicht hätten wagen dürfen. Mittlerweile ließen sich zwey große Eischollen von verschiedenen Seiten sehen. Die eine kam von Westen, die andere von Süden auf uns zu, und

*) D. i. die rechte Seite desselben, wenn man im Schiffe von hinten nach vorne sieht.

**) Man versteht darunter Hölzer oder starke Latten, die an der äußern Seite des Schiffes befestigt sind, und in senkrechter Richtung vom Bord bis etwas unter den Wasserspiegel gehen.

es hatte das Ansehen, daß sie uns in Verbindung mit dem Eisfelde, an welchem wir vor Anker lagen, ganz einschließen würden. Um uns so viel als möglich gegen eine Duetzung, die fast unvermeidlich schien, zu schützen, befestigten wir ein großes Stück Eis mit starken Tauern vor dem Schiffe, wo die Schollen zuerst anzustößen drohten, in der Absicht, daß diese Masse den Stoß aufhalten sollte. Da der letzte Eisberg, der bey uns vorbeigiang, uns noch beschäftigte, so machten wir das Schiff am Hintertheil los, bis er an dem Vordertheile vorüber war; worauf er sich selbst queer vor dem Bug hinstellte, und uns noch einen Schutz mehr zu gewähren schien. Die Gefahr, von der aus Süden herbeyrückenden Eisscholle gequetscht zu werden, schien desto größer, jemebr wir das Schiff zurückzogen, und uns von den vor demselben befindlichen Eismassen entfernten; ich hielt es daher für rathsamer, in der Nähe von diesen Schutz zu suchen. Aber eine unglückliche Bewegung, in welche das Eis auf einmal gesetzt wurde, vernichtete unsere Hoffnungen, und vereitelte alle unsere Vorsichtsmaßregeln. Der erste Stoß der Eisschollen wurde zwar glücklich abgehalten, wie wir erwartet hatten, und eine kurze Zeit schien alles ruhig und gut. Plötzlich aber erneuerte sich der Druck mit zehnfacher Stärke, vermuthlich wegen irgend einer Stockung in dem Treiben des Eises. Unsr Schutzwehr wurde tief in das Eisfeld hineingedrückt, und ungeheure Eisblöcke wurden abgebrochen und aufgethürmt. Während wir diesen furchtbaren Wirkungen mit vieler Aengstlichkeit zusahen, fieng der Eisberg vor dem Schiffe an sich zu drehen und zurückzugehen, und zwar so schnell, daß er uns erreichte, ehe wir die Taue los machen, und das Schiff zurückziehen konnten, und preßte das Schiff mit der linken Seite gegen das Eisfeld, an welchem wir vor Anker lagen. Die Gewalt war unwiderstehlich. Das Schiff wurde auf eine breite Eiszunge, die von dem Eisfelde unter dem Wasser ausgieng und eine schiefe Ebene

bildete, förmlich hinaufgeschoben, bis das Eis unter dem Kiel zusammenstieß. Dieß war das Werk weniger Augenblicke, und in zehn Minuten war alles wieder in Ruhe. Als der Druck aufhörte, fanden wir, daß das Schiff nach vorn zu 6 bis 8 Fuß, und ungefähr 2 Fuß am Hintertheil gehoben war.

Das Eisfeld, an welchem das Schiff vor Anker lag, hatte, wie schon oben bemerkt wurde, ungefähr eine Meile im Durchmesser, und 40 Fuß Dicke, war an der Seite senkrecht abgeschnitten, und ragte etwa 5 Fuß über dem Wasser hervor. Auf einer Zunge dieser Eismasse saß das Schiff fest. Der Eisberg auf der andern Seite war etwa 20 Fuß hoch, und stieß vorn an die Leisten, und in der Mitte an die Berghölzer *) des Schiffes. Dieser Berg hieng mit einer ganzen Masse von Eisfeldern, die sich einige Meilen gegen Westen erstreckten, zusammen. Die einzige freye Stelle war gerade hinter dem Schiffe, wo eine schmale Wasserader eben durch das Dazwischentreten der Eisberge entstanden war. Alle menschliche Anstrengung, uns aus einer solchen Lage herauszubringen, wäre jetzt vergeblich gewesen. Das Schiff saß auf der Eiszunge fest, wie eingekellt, und diese trug es. Jeden Augenblick mußten wir fürchten, daß es ganz zertrümmert werden würde; aber die besondere Beschaffenheit des Eises unter demselben war die Ursache seiner Erhaltung. Die Gewalt, die gegen das Schiff ausgeübt wurde, um es in diese Lage zu setzen, mußte offenbar überaus groß gewesen seyn. Zwey oder drey mal hörte man ein heftiges Krachen, als das Schiff gehoben wurde, und ein Stück einer Planke, das, wie sich zeigte, vom losen Kiel **) abgerissen war,

*) Die Benennung sehr dicker Bohlen an den äußern Seitenwänden des Schiffes.

**) Unter dem losen oder falschen Kiel versteht man einen Ansaß oder eine Fütterung, die der eigentliche Kiel erhält, um mehr Stärke zu bekommen.

schwamm auf dem Wasser; aber eine ernstliche Beschädigung bemerkte man nicht. Unsere Lage war jedoch damals so gefährlich und peinlich, als möglich, nur daß unser Leben selbst nicht unmittelbar bedroht war. Jeden Augenblick mußten wir Schiffbruch befürchten — während das fortdauernde Toben des Sturms, der unaufhörliche Regen und Schnee — der schon jedermann bis auf die Haut durchnäßt hatte — die Aussicht, auf dem Eise eine Zuflucht suchen zu müssen, höchst niederschlagend machte. Die einzige Hoffnung einer Rettung in einem solchen Unglück war die muthmaßliche Nähe des Fjame. Gleichwohl wußten wir, daß dieser ebenfalls in Gefahr seyn mußte, und sich in einer so schlimmen Lage befinden konnte, als wir selbst. Auf eine andere Hülfe hatten wir nicht zu rechnen, da wir glauben mußten, daß die ganze Flotte der Grönlandsfahrer, mit Ausnahme eines einzigen Schiffes, die Küste verlassen hätte, und entweder nach Hause, oder wenigstens an den Rand des Eises gegangen wäre. Selbst in dem Fall, daß der Fjame keinen Schaden litt, konnten wir von ihm keine Hülfe erwarten, bevor sich das Wetter änderte, da er nicht in unserer Nähe war, und wir keinen Begriff von seinem Standort hatten; mittlerweile aber war zu befürchten, daß viele unsrer Leute, da wir keine Zelte zu unserm Schutz errichten konnten, dem Ungeßüm der Bitterung unterliegen würden. Von solchen Besorgnissen gedrängt, beschäftigten sich die Leute, da sie bey dem unbeweglichen Zustande des Schiffes zu keiner Arbeit angehalten werden konnten, mit Vorbereitungen auf den Sturz, der uns zu erwarten schien.

In diesem Zustande der Angst und Sorge blieben wir etwa zwey Stunden. Auf der einen Seite befürchteten wir das Unglück, Schiffbruch zu leiden; auf der andern, im Fall wir davor bewahrt blieben, stellten sich uns die ungeheuern Schwierigkeiten, das Schiff, das so fest auf dem Eise saß, wieder flott zu machen, vor Augen. Während ich unter so

beängstigenden Empfindungen auf dem Verdeck auf und ab gieng, wurde ich plötzlich durch eine neue Quetschung im Eise aufgeschreckt, die sich durch das Krachen des Schiffes und die Bewegung des Berges verrieth, und den Augenblick der Zerstörung herbey zu führen schien. Aber die Güte des Allmächtigen sorgte besser für uns, als unsere Furcht uns hoffen ließ. Dieser neue Druck wurde, durch eine besondere und auffallende Fügung der Vorsehung, das Mittel zu unsrer Errettung. Er traf das Schiff in der Gegend des Bug, wo es theils wegen seiner Wölbung, theils wegen der innern Festigkeit dieser Theile am meisten im Stande, war denselben auszuhalten; und wie ein Kugelchen durch den Druck zwischen den Fingern fortgeschneilt wird, so wurde das Schiff von dem Eise herabgestoßen und flott gemacht, mit einer Schnelligkeit, als ob es vom Stapel lief.

Glücklicherweise hielten die Tauen und Anker, bis das Zurücklaufen des Schiffes gehemmt war. Sobald als es wieder vor Anker gebracht war, war unsere Aufmerksamkeit augenblicklich auf die noch übrigen Gefahren gerichtet, und die bisherige Unthätigkeit machte den eifrigsten und kräftigsten Anstrengungen zu unsrer Erhaltung Platz. So lange das Eis um das Schiff herum in Berührung mit einander stand, war noch eine Ader von Wasser, gerade unter dem Winde hin, offen, in der es schien, daß das Schiff, unter dem Schus der Eisberge, sicher vor Anker liegen könnte. Jetzt aber bemerkten wir, daß zwey Punkte von den Eisfeldern, zwischen welchen das Schiff lag, sich schnell gegen einander bewegten, und uns von neuem einzuschließen und zu quetschen drohten. Da der Canal, der sich unter dem Wind hinzog, so enge war, daß nicht Platz genug war, das Schiff zu drehen, um es gehörig in Lauf zu setzen, so hieng unsere Sicherung einzig davon ab, daß wir es mit hinreichender Geschwindigkeit vom Winde fortreiben ließen, indem wir die Tauen, womit es am Eise befestigt war, nachließen. Ob wir

gleich wenig Hoffnung hatten, dieses Mittel bey einem solchen Sturm in Anwendung zu bringen, ohne daß einige Tauen oder Anker entzwey giengen, welches beynah ein sicheres Verderben für uns gewesen seyn würde, so waren wir doch genöthigt, das Wagestück zu unternehmen, da uns kein anderer Ausweg übrig blieb. Mit der gehörigen Vorsicht und Behutsamkeit gelang es uns, bey den nächsten Punkten vorbey zu kommen, gerade da sie im Begriff waren sich zu schließen. Gleich darauf aber bedroheten ein paar andere Stellen, die sich mit großer Geschwindigkeit einander näherten, das Hintertheil des Schiffes. Fünf Minuten da zu bleiben, wo wir waren, war offenbarer Schiffbruch; und doch hatten wir nichts, uns zu helfen, als ein Werpтроф *) von fünf Zoll im Umfange, auf dessen Stärke wir uns verlassen mußten. Riß dieses, so waren wir unstreitig verloren. Zu unserm Erstaunen aber und zu unserer Freude hielt es die ungeheure Anspannung aus, und wir entgiengen glücklich auch dieser Gefahr. In dessen war damit noch lange nicht alle Schwierigkeit und alle Gefahr überhaupt besiegt; vielmehr bedurfte es immer neuer Anstrengungen und der gespanntesten Aufmerksamkeit, um allen den Hindernissen, die sich uns immer von neuem entgegen stellten, und uns den Untergang zu bringen drohten, aus dem Wege zu kommen. Es würde aber zu weitläufig, und für den Leser wenig belehrend seyn, wenn ich jeden gefährlichen Umstand und die von uns dabey gebrauchten Mittel besonders beschreiben wollte. Nur derjenige kann sich eiznigermassen einen Begriff von unserer Lage und von den Schwierigkeiten, mit denen wir zu kämpfen hatten, machen, der die Gefahren der Schifffahrt in den Polarmeeren kennt, wenn er erwägt, daß wir unsern Weg zwischen den ungeheuern Eismassen zu machen hatten, die das Schiff von allen Seiten umgaben, und sich mit Ungeflüm gegen einander

*) Ein dickes Tau, das zum Werpen oder Fortziehen des Schiffes mit dem Wurf-Anker gebraucht wird.

drängten, während der Sturm mit einer solchen Heftigkeit blies, daß, wenn ich an der Kajütstreppe stand und durch das Sprachrohr rief, meine Stimme kaum bis zur Ankerwinde drang. Und diese ängstliche Fahrt, die nur durch den wundervollen Beystand der Vorsehung gelingen konnte, gieng nicht etwa durch eine kleine Strecke, sondern eine ganze Meile hindurch. Erst gegen 4 Uhr des Morgens hellte sich das Wetter zu unserm großen Troste auf, und gleich darauf fieng auch der Wind an mäßiger zu werden.

Unsere Leute waren dießmal so sehr erschöpft, daß, da die Taue wieder in Ordnung gebracht und aufgehoben werden sollten — eine Arbeit, die noch einige Stunden kostete — sich einige weigerten, ihre Pflicht zu thun, und dem Genuß einer kurzen Ruhe ihren eigenen Credit und die Aussicht auf eine Beförderung aufopferten, und sich selbst dem Verlust ihres Soldes aussetzten.

Wir verließen darauf diesen Ort der Gefahr, und steuerten gegen Osten, ins weite Meer. Es war sehr erfreulich für uns, zu sehen, daß das Schiff, trotz dem, was es ausgestanden hatte, nicht leck geworden, und daß keine wesentliche Beschädigung an ihm, weder inwendig noch auswendig, zu bemerken war. Von dem Fame war nichts zu sehen, und ich war seinetwegen sehr in Sorgen. Desto angenehmer aber war es uns, als wir ihn kurz darauf gegen Westen entdeckten, und dem Anschein nach, in gutem Stande. Nicht so war es mit dem Dundee, dem einzigen Schiffe, das sich sonst noch in unserer Nähe befand — da wir dieses ansichtig wurden, fanden wir, daß es seine Masten verloren hatte. Der Fame hatte sich zu ihm gesellt, und wir sahen, daß er beschäftigt war, es am Schlepptau aus dem Eise herauszubringen.

Wir kamen in der Nacht zu beyden Schiffen, und erfuhr, daß der Fame, so wie wir, in großer Gefahr gewesen war; glücklicherweise aber hatte er während des gan-

zen Sturms am Eise vor Anker bleiben können, und keine wesentliche Beschädigung erlitten. Die außerordentliche Gewalt des Sturmes bewies sich recht deutlich (wenn es eines solchen Beweises bedürfte) aus seinen Wirkungen an dem Dundee. Das Schiff war bey dem Anfange des Sturms unter Segel, und suchte mit dicht eingerefften Segeln auf die Ostseite einiger Eisfelder unter den Wind zu kommen. Das große Stagssegel, und das Kreuzsegel giengen zuerst in Stücke; kurz darauf wurde das Bugspriet weggerissen, und diesem folgte der Fockmast und die große Stange. In diesem traurigen Zustande trieb es zwischen zwey Eisfeldern hin; glücklicherweise kam es bey dem einen auf die Seite unter dem Winde, in eine geschützte Lage, und entgieng dadurch wunderbarerweise seinem Untergange. Als der Sturm aufgehört hatte, that es einige Nothschüsse, worauf der Fame zu seiner Hülfe herhey kam und es aus seiner gefährlichen Lage an einen sichern Ort brachte. Es hatte seine Masten, Segel, Taue und einige seiner Boote verloren; aber da der Rumpf des Schiffes noch unbeschädigt war, so sieng die Mannschaft an, mit Hülfe der Geräthschaften vom Fame, den Schaden auszubessern.

Da der 25ste ein Sonntag war, so legten wir, in Gemeinschaft mit dem Fame, an, um die Feyer dieses Tages abzuwarten. Die Errettung aus der drohendsten Gefahr des Schiffbruchs, die wir nur eben erfahren hatten, forderte uns zum innigsten Dank gegen Gott, den Allmächtigen, auf; mit gerührtem Herzen verrichteten wir unsere Andacht, die, bey dem heitern und ruhigen Wetter, durch keinen äußern Unfall gestört wurde.

Den 26. August. Da wir bey dem letzten Sturm beträchtlich gegen Süden getrieben waren, so erhielt ich, zum Beschluß meiner Aufnahme der Küste, einen neuen und wichtigen Standpunkt; und da das Wetter zum Glück heiter und ruhig blieb, so konnte ich die erforderlichen Beobachtungen

mit aller nur wünschenswerthen Schärfe machen. Unsere Breite wurde $71^{\circ} 24' 40''$ beobachtet; und die Länge, nach dem Chronometer, $20^{\circ} 56' W.$ gefunden. Dieß war ein mittlerer Standpunkt zwischen meinem letztern und dem nördlichsten meiner frühern Standorte an der Liverpool-Küste. Dadurch wurde ich in den Stand gesetzt, meine Aufnahme vom 20. July mit der vom 20. August auf die befriedigendste Weise zu verbinden. Unsere Entfernung vom Lande war etwa 16 Meilen; Cap Gladstone lag in $WNW \frac{1}{2} N.$; und ein Vorgebirge, das nach Hrn. John Topham benannt wurde, gerade in Westen. Die Liverpool-Küste konnte man herabwärts bis zum Gebirge Koscoe sehen, und sogar das Land bey Cap Brewster, das 75 Meilen entfernt war. Zwey kleine Inseln wurden in einiger Entfernung von Cap Gladstone entdeckt. Die nördlichste von diesen erhielt den Namen Murray Insel, nach meinem geschätzten Freunde, dem Admiral Murray; und die andere den Namen Reynolds Insel, zu Ehren mehrerer achtungswerthen Personen, die von dem verstorbenen Richard Reynolds in Bristol, diesem allgemein gekannten und geachteten Menschenfreunde, abstammen. *)

Die einwärts gehende Strömung, welche wir in der Nähe von Davy's Sund so stark gefunden hatten, beobachteten wir auch an unserm jetzigen Standort, obgleich entfernt von allen großen Einbuchten. Bey näherer Untersuchung fanden wir, daß sie genau gegen Westen, oder gerade nach dem Lande zu, mit einer Geschwindigkeit von einer Viertels- oder einer halben Knotenlänge gieng. Die Tiefe des Wassers war 135 Faden; die Temperatur am Boden 32° ; an der Oberfläche eben so viel.

*) Einige andere Namen auf der Karte, an dem nördlichen Theile der Liverpool-Küste, rühren von verschiedenen Freunden, vornehmlich in Manchester, her. S.

Die große Gefahr, in welche wir durch den Sturm am 23. gerathen waren, und so viele Anzeigen von der Annäherung des Winters, erinnerte uns, eine Küste gänzlich zu verlassen, die täglich immer gefährlicher zu werden drohte. In dem ersten Theil dieses Monats hatten wir hier noch eine Hitze, wie im Sommer in England, und auf dem Meere waren an vielen Orten Schaaren von Vögeln. Aber jetzt hatte das Land schon seinen Mantel von Schnee umgethan, und die meisten Vögel hatten sich in ihre Winterquartiere begeben. Dieß war besonders der Fall mit der blausüßigen Möwe, und dem Lumer, einer Art Taucher (*Colymbus Troile*) — von welchen die erstern sich nur noch vor wenigen Wochen in zahlloser Menge entweder auf dem Wasser, oder bey ihren täglichen Zügen des Morgens vom Lande nach der See, und des Abends vom Wasser nach dem Lande hin, sehen ließen — jetzt aber war kaum einer von ihnen zu erblicken.

Ein anderes Zeichen des herannahenden Winters war eine Erscheinung, an die man bey dem Wallfischfange in dem grönländischen Meere nicht sehr gewöhnt ist, nämlich, das Untergehen der Sonne und die schnelle Abnahme der Tage. Am 2. dieses Monats hatten wir die Sonne um Mitternacht noch über dem Horizont gesehen, und jetzt dauerte es schon sieben Stunden und 36 Minuten von Sonnenuntergang bis zu Sonnenaufgang; und jede Nacht erhielt einen Zuwachs von 10 Minuten. Die Abnahme der Tage war so groß, daß man sie fast von einem Tage zum andern, ohne Hülfe einer Uhr, bemerken konnte. Außer der gewöhnlichen Dunkelheit der Nacht, bey Mangel an Mondschein, hatten wir noch die Unannehmlichkeit, daß die beständigen Nebel die Finsterniß in hohem Grade vermehrten. Dieser Umstand erhöhte die Unsicherheit unserer gegenwärtigen Lage um vieles, und da wir wenig Hoffnung hatten, durch einen glücklichen Fang diese Nachtheile aufgewogen

zu sehen, so beschloffen wir, mit dem ersten günstigen Winde, die grönländische Küste zu verlassen. Dem zufolge spannten wir am Abend, da sich ein leichter Wind von N. erhob, die Segel und giengen gegen Osten, in Begleitung des Fame und des Dundee, der ganz erträglich wieder hergestellt und in schiffbaren Stand gesetzt war.

Zwölftes Kapitel.

Rückblick auf die an der Ostküste von Grönland gemachten Untersuchungen. — Größe der aufgenommenen Küste. — Verfahren bey der Aufnahme. — Allgemeiner Charakter des Landes. — Produkte — Bewohner desselben. — Ströme der grönländischen Gewässer. — Gefahren der Herbst-Stürme.

Ob ich ganz von der Küste von Grönland scheid, halte ich es nicht für unpassend, einen allgemeinen Blick auf die gemachten Untersuchungen und Entdeckungen zu werfen, wodurch ich zugleich Gelegenheit bekomme, noch manche Bemerkung und Beschreibung beizufügen, die in dem Tagebuch selbst keinen schicklichen Platz gefunden hat.

Die trigonometrischen Vermessungen vom 20. und 26. August dienten zur Ergänzung und Verbindung der verschiedenen Aufnahmen, die jetzt einen zusammenhängenden Strich der Küste zwischen dem 69. und 75. Grade — mit Ausnahme einiger, wahrscheinlich unbegrenzten, Einbuchten — begreifen. Die Länge des aufgenommenen Landes,