

Deutsche Mundschau

Herausgegeben von Rudolf Heppel



August 1920

Detlef Schmude. Wege zur inneren Kolonisation und zum Wiederaufbau unseres Wirtschaftslebens	145
B. Stiegemann. Die Tätigkeit der Heimstättengesellschaft Neu-Deutschland m. b. H. zu Bölpfe, Kreis Neuhaldensleben	154
Max Hildebert Boehm. Der körperchaftliche Gedanke	159
Wilhelm Franz. Fort mit dem Juristenmonopol!	167
Kurt Röchler. Gesine Karst	176
J. K. von Hoehltn. Zur Psychologie des Monotheismus	187
Eduard König (Bonn). Sprachlich-literarische Wirkungen des internationalen Verkehrs im Altertum	198
Richard Fester. Verantwortlichkeiten (Fortsetzung)	204
Peter Schels. Eine Reise nach dem Eismeer im Jahre 1836	224
Hugo Lehmann. Gottfried Wilhelm Leibniz im Briefwechsel mit Philipp Jacob Spener von 1686 bis 1700	236
Friedrich v. der Lehen. Gedanken zur Hochschulreform	247
H. Frhr. v. Biedermann. Die diesjährige Tagung der Goethe-Gesellschaft	253
Ein- und Auskehr	256
Literarische Notizen	267
Literarische Neuigkeiten	271

Verlag von Gebrüder Paetel (Dr. Georg Paetel), Berlin

Jahrgang 46, 11

Vierteljährlich 3 Hefte 15 Mark Einzelheft 5 Mark

Eine Reise nach dem Eismeer im Jahre 1836

Aus dem hinterlassenen Journale des Kapitäns
Peter Eschels

führend den Altonaer Schoner „Wettrenner“

Vorbemerkung

Die nachstehende, wortgetreue Abschrift des Schiffsjournals, das Kapitän Peter Eschels aus Westerland auf Sylt auf der Fahrt des Schoners „Wettrenner“ ins Eismeer im Jahre 1836 geführt hat, stammt von seinem Neffen M. B. Decker, dessen Vater, der spätere Kapitän E. M. Decker, die Fahrt als Kajütenjunge mitmachte. Das Original befindet sich im Besitz der Familie Eschels in Westerland, die der Veröffentlichung an dieser Stelle zugestimmt hat. Von M. B. Decker rühren auch die nicht in der Handschrift enthaltenen erläuternden Bemerkungen im Text her. Die Abschrift ist, abgesehen von der Berichtigung augenscheinlicher Schreibfehler, unverändert abgedruckt. Dieses Dokument deutscher Seemannstüchtigkeit und Seemannszähigkeit erscheint gerade in unseren Tagen besonderer Beachtung wert. Aus Raumrücksichten mußten die lediglich rein seemannischen Eintragungen des Journals, das über jeden Tag berichtet, fortbleiben.

In der damaligen Zeit war der Walroßfang ein wesentlicher Erwerbszweig der schleswig-holsteinischen Seestädte, und Altona rüstete jährlich eine nicht unbedeutende Anzahl Schiffe für diesen Zweck aus. Der Schoner „Wettrenner“ trat am 27. April 1836, geleitet von dem Lotsen A. Lübbe, von Hamburg aus die Fahrt an. Die Schwierigkeiten und Gefahren der Reise, deren Überwindung wahrhaft ganze Männer forderte, haben M. B. Decker veranlaßt, sie für seine ganze Familie wiederzugeben, nach seinen Worten zur „ewigen Erinnerung an die Allmacht und Güte Gottes“.

Bügistrend, treibend, segelnd und wieder ankernd, jenachdem die Umstände es verlangten, passirten wir am 1. May 7h Morgens bei frischer NO Brise Cuxhafen, setzten den Lootsen an Bord des ersten Signalschiffes und steuerten nunmehr in die freie See hinaus. Im WNW von Helgoland, welches wir in 1¼ M. Abst. gewahrten, begrüßte uns ein Sturm aus ONO, welcher sich jedoch schon am folgenden Tage wieder legte. Ungehindert setzten wir nun unsere Reise wieder fort, und ohne daß sich etwas Besonderes oder Bemerkenswerthes er-

eignet hätte, erreichten wir am 26. May den $69^{\circ} 33' \text{ NB}$ und $13^{\circ} 12' \text{ LO Grw.}$ Vor einer frischen Rühlte segelnd erblickten wir am folgenden Tage Grasio in $1\frac{1}{2}'$ Abst., peilten dasselbe pr. Compas in SO und richteten unsern Cours nach der Beschaffenheit des Landes.

Den 28. May Morgens 2^h, zogen die Flagge auf bei Lappenbucht als Zeichen für den Lootsen. Da sich dieser aber nicht sehen ließ, segelten nach Huswig, wo endlich um 6^h die Wache die Ankunft des Lootsen verkündete. Unter seiner Führung segelten wir aufwärts, passirten um 4^h N. N. Høyen und gingen um 5^h bei Hammerfest vor Anker.

Nachdem wir nun von der Quarantaine befreit waren, wurden in Gegenwart des Zollverwalters die Luken geöffnet; alles ward in gutem Zustande befunden, sodas wir am 31. May mit dem Löschen der Waaren anfangen konnten. Am Sonnabend d. 4. Juni war die Ladung gelöscht. — Der Raum wurde gereinigt, die Fischergeräthschaften geordnet und noch 7 Fischerleute mit angemustert. So lichteten wir denn am Sonnabend den 11. Juni unsere Anker, setzten alle dienlichen Segel bei und traten, in See gehend, die Reise nach Spitzbergen an.

Sonntag d. 12. Juni. Ostliche frische Briesse, bezogene Lust. Die Leute beschäftigten sich mit Ausbesserung der Fischergeräthschaften, setzten Ober-Deesegel bei und thaten sonst dringend Benöthigtes. Rechtw. Cours N. geg. Breite $N 72^{\circ} 37'$. bek. Länge $21^{\circ} 54' \text{ O. Grw.}$ Var. 12° W. Lens Schiff.

Montag d. 13. Juni. Wind OSO. Beschäftigung wie Gestern, setzten das Unter-Deesegel bei, erblickten um $9\frac{1}{2} \text{ h}$ B. M. das Eis sowie Beren-Eiland in mißw. N, steuerten nach 10^h längs dem Eise westwärts und peilten 12^h Mittags den Südpunkt von Beren-Eiland in mißw. NO zu $O \frac{3}{4} \text{ O.}$ 4 M. Abst. Lens Schiff.

Dienstag d. 14. Juni. Frische Deesegel-Rühlte aus OSO. Segelten nach der Lage des Eises, peilten um 5^h Abends den Südpunkt von Beren-Eiland in mißw. NO. 6 M. Abst. Der Wind nahm in kurzer Zeit derart zu, das wir die Deesegel wie überhaupt alle leichtern Segel wegnehmen und des anhaltenden dicken Nebels halber vor badgezogenem Topsegel treiben mußten. — (3^h Morgens.) Der Regen hielt an bei aufgeklärter Luft, brachten das Topsegel voll und hielten ab nach dem Eise hin. Da aber nach kurzer Zeit der Nebel wieder eintrat, waren wir gezwungen, nochmals beizudrehen. (7^h B. M.) wendeten und trieben wie ebendem. geg. NB $73^{\circ} 53'$. bek. Länge. $15^{\circ} 43' \text{ O Grw.}$ Var. 12° W. Lens Schiff.

Mittwoch d. 22. Juni. Abnehmende Rühlte, befanden uns im Gesichtskreise des Eises, setzten Klüver bei und steuerten nach der Lage des Eises ostwärts. Nach zwei Stunden nahm der Wind wieder zu und wuchs zum furchtbaren Sturme. Trieben vor Schwicht gereeftem Großsegel, sahen Capt. Lhranberg mit uns segelnd. Setzten 9^h Vormittags den dichtgereeftesten Stagfod bei. Wind NO. Generalmißw. Cours S 22° O. Dist. 25'. geg. Breite $75^{\circ} 5'$. obs. Breite $75^{\circ} 13'$. bek. Länge $16^{\circ} 1' \text{ O Grw.}$ Var. 12° W. Pumpen lens.

Dienstag d. 28. Juni. Leise Briesse, welche in förmliche Windstille überging. Trieben die Nacht über ohne Schiffsmacht. Morgens $4\frac{1}{2} \text{ h}$ kam eine leise NW Briesse durch. Luft völlig klar. Capt. Westin, der uns einen Besuch abstattete, erzählte, das weder seins noch eines der andern Schiffe bis jetzt einen Wallroß gesehen habe. Wiederum völlige Windstille. Generalmißw. Cours S 78° O. Dist. 16'. geg. Breite $75^{\circ} 20' \text{ N.}$ obs. Breite $75^{\circ} 23' \text{ N.}$ bek. Länge $18^{\circ} 13' \text{ O.}$ Grw. Var. 12° . Pumpen lens.

Mittwoch d. 6. Juli. Trieben ohne Schiffsmacht in Windstille, fingen 4 St. Kabbelsau und 1 Schellfisch. Gegen Abend kam ein wenig Zug aus W durch, war aber nicht stetig. Trieben daher bis Mitternacht vor badgezogenem Topsegel. Um diese Zeit verlor sich der Nebel soweit, das wir wiederum vollbraßen und das

Wie 4^h Morgens gewahr werden konnten. Mit anbrechendem Tage indessen trat wiederum dichter Nebel ein, sodas wir wie ebendem vor badgezogenem Topsegel treiben mußten. Warfen das Loth auf 96 Faden Tiefe. Generalmiskw. Cours N 58° O. Dist. 7'. geg. Breite 74° 58' N. bel. Länge 29° 51' O Grw. Bar. 12° W. Lens Schiff.

Sonnabend d. 9. Juli. Leise Kühle, hebe W Dienung. Dabei dichter Nebel. Warfen um 8^h Abends das Loth auf 80 Faden Tiefe. Trieben vor badgezogenem Topsegel. Lothschuß um Mitternacht 14 Faden Muschelgrund. (4^h Morgens) etwas durchklarende Luft. Lothschuß 14—21 Faden Muschelgrund. Setzen die Segel voll und erblickten ein Schiff auf uns absteuernd. Im NO lag eine un-absehbare Eisfläche vor unsern Blicken. Als um 7^h Morgens der Nebel wieder eintrat, mußten wir bad brassen und treiben lassen. Lothschuß 45 Faden Muschelgrund. Generalmiskw. Cours N 52° O. Dist. 29'. geg. Breite 74° 41'. bel. Länge 24° 7'. Bar. 12° W. Lens Schiff.

Sonntag d. 10. Juli. Windstille und nebelig wie ebendem. Abends ein wenig Zug aus NO, nachher aber wieder total stille. Befanden uns in der Nähe des Eises. Auf der ersten Wache klärte die Luft auf und ließ uns Behren-Eiland in rechth. S erblicken. Demnach befanden wir uns auf 17° 50' O Grw. Zu gleicher Zeit maßen wir die Höhe der Sonne aufs Niedrigste und fanden, daß wir 75° 21' NB erreicht hatten. Sahen zwei Schiffe, worunter 1 russisches an der Windseite von uns. Lothschuß 40 Faden Steingrund. Generalmiskw. Cours seit Mitternacht N 88° O. Dist. 13'. geg. Breite 75° 24'. bel. Länge 18° 40' O Grw. Bar. 12° W. Lens Schiff.

Sonnabend d. 16. Juli. Kühle wie Gestern, dabei aber dichter Nebel. Trieben daher vor badgezogenem Topsegel. Lothschuß 28 Faden Muschelgrund. Sahen Capt. Thranberg und Schmidt Petersen. Ersterer hatte 47 Wallroße an Bord. Generalmiskw. Cours S 78° O. Dist. 21'. geg. Breite 75° 33' N. bel. Länge 23° 56' O Grw. Bar. 12° W. Lens Schiff.

Dienstag d. 19. Juli. Brammssegel-Kühle, steuerten nach der Beschaffenheit des Eises. Sahen um 3^{1/2}^h einige Wallroße im Wasser; machten daher mit beiden Schaluppen Fall. Eine derselben kehrte 7^{1/2}^h Abends mit einem vollen und einem halben Wallroß zurück, wurde auch sogleich wieder auf den Fang geschickt. Unterdessen war es unsere Aufgabe, wo möglich ganz in Ihre Nähe zu gelangen. Beide Schaluppen kamen 2^{1/2}^h VM an Bord und brachten 4 volle Wallroße. Das Wetter war zum Fang außerordentlich geeignet. Als wir um 9^h VM die Schaluppen wieder fortschickten, gewahrten wir die Capitaine Thranberg, Peters, Koesod und Ludwigen in Lee. Generalmiskw. Cours N 48° W. Dist. 29'. geg. Breite 76° 14' N. bel. Länge 20° 11' O Grw. Bar. 12° W. Lens Schiff.

Mittwoch d. 20. Juli. Brammssegel-Kühle, suchten die Nähe der Schaluppen zu gewinnen. (4^{1/2}^h VM.) Beide Schaluppen brachten 4 Wallroße. Von der gleich darauf wieder vorgenommenen Tour indessen kehrten beide Schaluppen ohne Beute zurück. (12^h Mitternachts) beobachteten die Sonne auf Niedrigste und befanden uns auf 75° 51' N Breite. Nach dieser Zeit trat dichter Nebel ein, der sich indessen gegen Mittag wiederum verlor. Segelten in Gesellschaft der beiden erwähnten Capitaine. Kleine Wallroße sichtbar. Peilten 12^h Mittags das Süd Cap in rechth. NW zu W, folglich befanden wir uns auf 17° 40' Lg. O Grw. und 76° 1' obs. N Breite. Bar. 12° W. Lens Schiff.

Sonntag d. 23. Juli. Brammssegel-Kühle, kreuzten zwischen dem Eise. Erblickten mehrere Wallroße, machten Fall mit einem Boote und ließen dasselbe fortfahren. Leider kehrte es, ohne Beute gemacht zu haben, zurück. Die Leine war als ein angeschossener Wallroß mit dem Boote durch's Wasser jagte, gebrochen.

und ersterer mit der Harpune nebst Leine davongeschwommen. Sehen nach Rückkunft des Bootes die Segel voll und kreuzten zwischen dem Eise, ohne Wallroße zu sehn. Abwechselnd klare und nebellige Luft. Generalmischw. Cours N 44° O. geg. Breite 76° 15' N. beobachteten die Sonnenhöhe außer dem Meridian und fanden die obs. Breite 76° 6' N. bel. Länge 18° 26' O Grw. Bar. 12° W. Lens Schiff.

Donnerstag d. 28. Juli. Ostwärts arbeitend bei derselben Kühlt wie Gestern. Sahen aber keine Wallroße. (10¹/₂ h NM) Sahen viele Öffnungen im Eise und mehrere Wallroße auf dem Wasser. Machten daher Fall mit beiden Schaluppen und kreuzten, um in der Nähe zu bleiben. Leider lehrten beide Schaluppen ohne Beute zurück. (3¹/₂ h WM) Erblickten einen Wallroß im Wasser schlafend; erbeuteten denselben auch. (8 h WM) peilten Hoopen Eylands SW Punkt in rechtlw. O ³/₄ N. 2³/₄ Mi. Abst. Dreheten bei und schickten beide Schaluppen nach dem Eise hin, um frisches Wasser zu holen. (Ich erlaube mir hierbei die Bemerkung, daß sich auf dem Eise förmliche Seen von Schnee- und Regenwasser, die oft über 2 Mi. Umfang haben, bilden.) Diese lehrten mit 5 Fässer gefüllt zurück. Mittags befanden wir uns auf derselben Breite wie bei der ☉ um 8 h WM, weil seit der Zeit keine Dist. gemacht war. Bar. 12° W. Lens Schiff.

Freitag d. 29. Juli. Abnehmender Wind, dichter Nebel und im Laufe des Tags totale Windstille. Observirten einen stark SO sehenden Strom. Später blieb ein frischer W durch. Erblickten im W eine Gallias und Hoopen Eyland in NO ¹/₄ O. 1¹/₄ Mi. Abstand. Es ward so flau, daß wir nicht avancierten. Dabei wechselten Nebel und Schneeschauer. Bei aufklarender Luft erblickten wir die Capitaine Westin, Thranberg und Schmidt Petersen, ersterer stattete uns einen Besuch an Bord ab und hatte noch gar keine Wallroße gefangen. Machten gegen Mittag Fall mit beiden Schaluppen Mittags ☉ Hoopen Eylands SW Punkt pr. Compaß in ONO ³/₄ O. 1¹/₂ Mi. Abst. Bar. 12° W. Lens Schiff.

Sonnabend d. 30. Juli. Windstille (2¹/₂ h NM). Die eine Schaluppe brachte einen Wallroß an Bord. Während dessen aber war so dichter Nebel eingetreten, daß es nothwendig war, Schußsignale zu geben, damit auch die andere Schaluppe den Weg an Bord finden könne. Diese kam denn auch endlich ebenfalls mit einem vollen Wallroß an Bord. Versuchten, als die Luft wieder aufklarte, mit beiden Schaluppen noch einen Fang, indessen ohne Erfolg. Generalmischw. Cours S 62° W. Dist. 9'. geg. Breite 76° 13' O Grw. Bar. 12° W. Pumpen lens.

Sonntag d. 31. Juli. Ohne Schiffsmacht zwischen dem Eise liegend. Mühten, um das Schiff frei vom Eise zu halten, bugfiren. Machten Fall mit beiden Schaluppen und hatten das Glück dieselben mit 3 Wallroßen und 1 Seehund zurückkehren zu sehen. Bemerkten, daß der Sturm stark nach der Richtung des Eises setzte und thaten bugfirend alles Mögliche, um vom Eise frei zu bleiben. Leider aber und trotz alledem stießen wir um 4 h Morgens an die feste Eisfläche; darauf vereinigten sich die beiden Eisfelder, die wir vorhin eins an jeder Seite hatten; und das Schiff saß fest. Nach vielen Anstrengungen indessen und als sich das Eis ein wenig löste, gelang es uns, das Schiff in eine eisfreie Öffnung zu winden, worin wir uns kreuzend halten konnten. Eine Gallias und eine Jacht schienen gleichfalls im Eise zu sein. Ringsum erschien alles wie eine Eisfläche. Generalmischw. Cours bis 4 h Morgens WSW. Mittags ☉ Hoopen Eylands SW Punkt pr. Compaß in OSO. 1¹/₂ Mi. Abst.

Montag d. 1. Aug. Immer noch Windstille. Trieben ohne Schiffsmacht zwischen dem Eise (3 h NM.) Verteuten das Schiff derart an den Eisflächen, daß es zwischen ihnen auf freiem Wasser lag und mit denselben in Stromrichtung forttrieb. Capt. Westin, der sich mit uns in gleicher Lage befand, hatte dasselbe Manöver gemacht. Gegen Mittag machten wir mit beiden Schaluppen Fall, von

denen die Eine erfolglos zurückkehrte. Mittags \circ Hoopen Eyland's SW Punkt in SO zu S. $2\frac{1}{2}$ Ml. Abst.

Dienstag d. 2. Aug. Befanden uns in derselben Lage wie Gestern. Machten Fall mit der Gestern zurückgekehrten Schaluppe und sahen kurz nachdem die Andere mit 3 vollen und einem halben Wallroße zurückkehren. Die eben abgefahrene brachte 6^h Abends 2 Wallroße. Mit genauer Noth gelang es uns, das Schiff von einem großen Eisstücke, daß in unserm Coursstriche trieb, frei zu halten, aber trotz alledem waren wir in kurzer Zeit ganz vom Eise eingeschlossen ($7\frac{1}{2}$ h PM). Das Eis lösete sich allmählich wieder. Machten Fall mit beiden Schaluppen. Mittags \circ Hoopen Eyland's SW Punkt pr. Compas in S zu O $\frac{1}{2}$ O und dessen NO Punkt in O zu S.

Mittwoch d. 3. Aug. Leise SW Rühlte bei nebeliger Luft ($2\frac{1}{2}$ h NM). Eine Schaluppe kehrte erfolglos zurück und ging nach erfolgter Verproviantierung wieder auf den Fang. Die andere erbeutete 2 Wallroße. Die 2. Tour der erstgenannten blieb auch ohne Erfolg. Mittags \circ Hoopen Eyland's NO Punkt pr. Compas in O zu S. 5 Ml. Abst.

Donnerstag, d. 4. Aug. Wind NO zu O. spekten die erbeuteten Wallroße ab und salzten die Häute ein. Eine von einer Schaluppe unternommene Tour blieb erfolglos. Das Eis schloß sich wiederum um uns dicht. Mittags \circ Hoopen Eyland's SW Punkt pr. Compas in S zu O. 5 Ml. Abst.

Freitag d. 5. Aug. Schalen durch Warpen, Bugfiren und Winden alles Mögliche, um mehr Wwärts zu gelangen, woselbst das Eis etwas looser zu sein schien, mußten aber wie ehedem das Schiff an den Eisflächen verteuern. Mittags \circ Hoopen Eylands SW Punkt pr. Compas in S $\frac{1}{2}$ O. 5 Ml. Abst.

Sonnabend d. 6. Aug. SW Wind, abwechselnd nebelige und klare Luft. Erlegten einen Eisbär. Saßen wie eingemauert im Eise, dazu kam noch, daß die Eisflächen mit solcher Kraft gegen den Vordertheil drängten, daß entweder die Vordermuring zu brechen oder das Schiff aus seinen Fugen zu gehn drohete. Wir brachten dieserhalb 1 Warpander mehr aus. Mittags \circ Hoopen Eyland's SW Punkt pr. Compas in S zu O. 5 Ml. Abst. Lens Schiff.

Sonntag d. 7. Aug. SSO Wind mit grauer Luft. Das Eis lösete sich ein wenig und ermöglichte, das Schiff auf die andere Seite der Eisfläche zu ziehen, woselbst der Druck nicht so stark zu sein schien. Vom Top war kein freies Wasser zu sehn. Mittags peilten Hoopen Eyland's SW Punkt pr. Compas in S zu O $\frac{1}{4}$ O. $5\frac{1}{4}$ Ml. Abst.

Sonnabend d. 13. Aug. Sturm aus S. Verstärkten unsere Muring. 2 Eisbäre, die uns näher besehen wollten, ergriffen bei unserer Annäherung schleunigst die Flucht.

Sonntag d. 14. Aug. Leise Südl. Rühlte. Lößten die Hintermuring und suchten mit vereinten Kräften vermittelst der Schiffswinde das Schiff vorwärts zu arbeiten; leider aber erfolglos. Auch nicht einen Finger breit gab das Eis nach, so daß wir nach vielen Anstrengungen das Schiff wie vorhin befestigen mußten. Abends um 8 Uhr brach das neue Kabeltau, daß wir vom Vordertheil aus befestigt hatten. Um nun einer Wiederholung solchen Unfalles vorzubeugen, befestigten wir nebst diesem noch 3 andere Taue; auch ebneten wir mit Leisen das Eis an den Seiten des Schiffes, damit dieses überall hart an lag und nicht scheuerte.

Montag d. 15. Aug. Starker Frost. Machten mit 4 Mann eine Reconoscirungstour in SW Richtung und sahen, daß dort dasselbige weit schwerer und unebener war. Zwei von den Vieren gehörten bei Capt. Westin, der mit uns in gleichem Zustande war an Bord.

Dienstag d. 16. Aug. Südl. Wind bei dichtem Nebel. Die Leute verweigerten ein längeres an Bord bleiben und gründeten diese ihre Weigerung auf Folgendes: Daß das Schiff diesen Herbst herauskommen könne, war einem solchen Froste gegenüber bei Südl. Wind (wie viel mehr mußte es bei NO Wind, der uns allein ausbilden konnte frieren) rein unmöglich. Hier aber zu überwintern war bei dem geringen Proviantvorrathe ebensowenig rathsam; dazu kam noch, daß es uns jetzt noch glücken konnte, jenseits des Eises ein Schiff anzutreffen, später aber auch diese Hoffnung als verschwunden betrachtet werden mußte. Demgemäß entschloßen wir uns, Capt. Westin und ich, in Falls mit dem morgenden Tage keine Veränderung in Wind und Wetter einträten würde, die auch nur im Entferntesten auf Rettung schließen ließe, mit unsern Schaluppen zu flüchten. Mittags observirten durch's Loth einen stark NO setzenden Strom. Verwanden die Zeit zu Vorbereitungen zum Verlassen des Schiffes, unter Anderem befestigten 2 Kimitiele eines zu jeder Seite des wahren Bootkieses um die Schaluppen desto leichter über's Eis ziehen zu können.

Mittwoch d. 17. Aug. SO Wind, nebelige Luft. Erblickten bei aufklarer Luft Spitzbergen in SW $\frac{1}{2}$ W. 7 M. Abst. (NM. 4^h). Nachdem die Mannschaften beider Schiffe zusammengerufen und einstimmig erkannt worden war, daß der einzige Weg zur Rettung im Verlassen des Schiffes bestünde, empfahlen wir uns dem Schutz des Allmächtigen und traten in seinem Namen den Weg übers Eis an. Nur 7 Mann (6 vom andern und einer von unserm Schiffe) hatten sich eines Andern besonnen und wollten lieber den Ihnen zukommenden Provianttheil für sich behalten, um an Bord ihr Leben so lange als möglich zu fristen. Mit dem Rest der Mannschaft ging es nun vorwärts, so lange, bis wir, zu sehr ermüdet, uns zur Ruhe niederlegten. Zu dem Ende legten wir die Schaluppen bei einander hin, überzogen dieselben mit den mitgenommenen Segeln, setzten Wache mit 2 Mann und schliefen in den Schaluppen. Am folgenden Morgen um 6^h erblickten wir die von uns verlassenen Schiffe im NO $1\frac{1}{2}$ M. Abst. Nachdem wir uns nun durch ein mehr als frugales Frühstück gestärkt hatten, traten wir wiederum unsere Wanderung an, wurden aber schon gegen Mittag durch den zunehmenden Wind gehindert.

Freitag d. 19. Aug. Eben nach Mittag ging einer von uns so von Ungefähr hinter eine Eisscholle, kam aber schnell wieder zurück und verkündete, daß dort ein Eisbär sitze, der stark blute. Nachdem er sich mit einer Linse bewaffnet hatte, ging er in Gesellschaft von dem jetzt verstorbenen Capt. Dirk P. Eschels (Bruder des Capitains), der auf dieser Reise Matrose war, hin, um ihn zu erlegen. Das Thier war auch schon so ermattet, daß es gar keinen Versuch zur Gegenwehr machte und sich ruhig den Garaus machen ließ. Von seinem warmen Blute war das Eis in nicht geringem Umfange schwammartig locker geworden.

Sonnabend d. 20. Aug. Morgens um 3^h ging es wieder vorwärts. Durch eingetretenem Nebel aber, verbunden mit Regen, wurde der Marsch dermaßen erschwert, daß wir öfters ausruhen mußten. Abends um 8^h, nachdem wir eine zuverlässige Eisfläche erreicht hatten, legten wir uns in den durch Wache und Segel geschützten Schaluppen zur Ruhe nieder.

Sonntag d. 21. Aug. Morgens um 3^h rief die Wache zum Weitermarsch und so zogen wir mit den Schaluppen übers Eis. Der heutige Marsch war noch schwieriger, wie der am gestrigen Tage; trotzdem arbeiteten wir die Nacht durch.

Montag d. 22. Aug. Heute waren die Eisflächen weit größer und ebener wie ehedem, und kam uns das, da wir ziemlich matt waren, gut zu Statten.

Dienstag d. 23. Aug. Wind SO. Marschirten weiter, anfangs bei nebliger, nachher aber bei klarer Luft. Erblickten ein Boot hinter uns, daß wie die Anstrigen übers Eis gezogen wurde. In unserer Nähe angelangt, waren jene zurückgebliebenen

7 Mann die Insaßen desselben. Sie hatten ihr früheres Vornehmen aufgegeben und wollten mit uns gemeinschaftliche Sache machen.

Mittwoch d. 24. Aug. Indem wir einige ziemlich weite Öffnungen im Eise erblickten, versuchten wir es, zu Wasser vorwärts zu kommen, mußten aber, weil der Strom die Eisfläche zusammen trieb, die Schaluppen wieder auf's Eis schleppen. NM um 3^h, als sich das Eis wiederum lösete, zogen wir dieselben wieder in's Wasser und arbeiteten SWwärts. Hoopen Eyland pr. Compaß in WSW.

Donnerstag d. 25. Aug. Wind wie Gestern, dabei periodischer Nebel. Arbeiteten trotzdem bestmöglich vorwärts; bald und die mehrste Zeit übers Eis ziehend, bald aber auch rudend. Der Nebel ward gegen Mittag anhaltend dicht und waren wir deshalb genöthigt, die Schaluppen auf's Eis zu ziehen, um eine Änderung im Wetter, die gegen 7^h Ab. erfolgte, abzuwarten. Um diese Zeit ermöglichten im Wasser und große Öffnungen im Eise ein Fortkommen zu Wasser. So arbeiteten wir unaufhaltsam vorwärts bis

Freitag d. 26. Aug., Mg. 4^h. Um diese Zeit hinderte uns der wieder eingetretene Nebel an der Weiterfahrt und zogen wir daher die Schaluppen wieder auf's Eis. Hier verspürten wir sichere Seebienung. Durch diesen Umstand nun zu der Hoffnung, daß wir uns an der Außentante des Eises befänden, berechtigt, beschloßen wir, klare Witterung abzuwarten, mithin der Erfüllung unseres Wunsches, daß sich irgend ein Rettung bringendes Schiff uns armen Schiffbrüchigen nahen werde, entgegenzusehen. Um 10^h M, als sich der Nebel verzogen hatte, erblickten wir Hoopen Eyland in SSO 1¹/₂ M. Abst. Zogen unsere Schaluppen zu Wasser und ruderten bis 3^h NM. und da (o welche Freude!): waren wir auf freiem Wasser. Gegen Ab. nahete ein Sturm aus ONO. Mußten daher die Schaluppen wieder auf's Eis ziehen.

Sonnabend d. 27. Aug. Sturm, Regen und Schnee hinderte die Weiterfahrt und erst am

Sonntag d. 28. Aug., NM 3^h trat so viel günstige Wetterveränderung ein, daß wir uns zur Abfahrt anschicken konnten. Nun waren uns aber die vom Regen durchnähten Kleider dermaßen festgefroren, daß wir uns kaum zu bewegen vermochten, allein wir durften, wenn wir gerettet werden wollten, nicht säumen, und so arbeiteten wir vorwärts, so gut wir konnten. Um 9^h Ab. zogen wir des eingetretenen Nebels wegen die Schaluppen wieder auf's Eis.

Montag d. 29. Aug. Immer noch dichter Nebel. Konnten nicht daran denken, weiter zu fahren und Land zu finden.

Dienstag den 30. Aug., Mg. um 6^h lief der Wind auf ONO, die Luft ward hell und wir erblickten die Tausend Inseln. Um 9^h NM fuhren wir weiter und richteten unsern Cours auf die Südlichste der genannten Inseln. Hier langten wir um Mittag an bei dichtem Nebel. Beschloßen zu warten, bis die Luft wieder hell würde; hatten aber auch genug zu thun gehabt, den stark ostwärts sendenden Strom zu stoppen.

Mittwoch d. 31. Aug., Morgens um 10^h ward die Luft wieder hell; und in der Hoffnung, ein Schiff zu entdecken, getäuscht, richteten wir unsern Cours westwärts nach einer andern Insel, vor der wir denn auch 2^h NM ankamen. Wiederum dichter Nebel, der (wenn auch ein Schiff in der Nähe gewesen wäre) dasselbe doch vor unsern Augen verborgen haben würde. Stoppten wie Gestern den Strom und rösteten das Fleisch eines eben erbeuteten Wallroßes. Dieß lange entbehrte, warme Essen mundete vortreflich.

Amn. Das Rösten des Fleisches ging, wie mein Vater erzählt (sie war zu charakteristisch, als daß ich sie unerwähnt lassen dürfte) auf folgende Weise vor sich: „Ein großes Feuer, zu dessen Unterhalt wir verschiedene brennbare Stoffe herbeigeschleppt hatten, wurde angezündet und die ganze Mannschaft saß im Kreise

um dasselbe herum. Jeder hatte seine Portion Wallroßfleisch bei sich, spießte dasselbe auf eine Holzpinne und hielt es so lange ins Feuer, als es der leere Magen und die bald verkohlte Pinne erlaubten. Nach vollendeter Mahlzeit legte man sich zur Ruhe nieder.

Donnerstag d. 1. Septbr. Vestl. Wind, ruderten nach einer andern Insel NWwärts und kamen um 5^h Ab. daselbst an. Am folgenden Tage, am Freitag d. 2. Septbr. (die Nacht hatten wir, wie auf den andern Inseln, an Land zugebracht) war wieder dichter Nebel eingetreten, der sich erst am Mittage verlor. Um diese Zeit ruderten wir wieder seewärts bis auf den Abend. Dann schleppten wir unsere Schaluppen auf's Eis und ruheten aus. Die tägliche Ration war 1 Zwieback pr. Mann.

Sonnabend d. 3. Septbr. Weil unsere Hoffnung, ein Schiff anzutreffen, schon sehr geschwunden war, ward beschloßen, falls dieselbe mit dem heutigen Tage sich nicht erfülle, ein (wie uns in Hammerfest erzählt wurden war) bei Whalespoint liegendes, russisches Fischerfahrzeug aufzusuchen und möglicherweise damit unsere Rettung zu bewerkstelligen. Kein Schiff ließ sich sehen und der eben genannte Entschluß ward in Ausföhrung gebracht. Abends erblickten Whalespoint in NNO. Aber Nacht starles Schneegestöber.

Sonntag d. 4. Septbr. Heute Morgen wurde das Treibeis so dicht, daß wir weder rudern noch schleppend vorwärts kommen konnten. Dieser Umstand nöthigte uns, eine Schaluppe stehen zu lassen und mit den beiden andern nur äußerst langsam vorwärts zu arbeiten.

Montag d. 5. Septbr. NO Wind und starker Frost. Sahen Whalespoint in NO zu O 5 Ml. Abst. Nachdem wir bis 3^h Mg geruht hatten, brachen wir wieder auf und schritten sehr langsam vorwärts, da die vielen unebnen und nur kleinen, nicht aneinander schließenden Eisflächen, die wir fast immer durch Springen erreichen mußten, das Schleppen gar sehr erschwerten. Nach langen Anstrengungen, deren Erfolg ein überaus geringer war, erkannten wir einstimmig, daß es unmöglich sei, mit der einen, etwas schwereren Schaluppe vorwärts zu kommen. Deshalb entschloß sich nun die Bemannung desselben, von denen die Hälfte (Sören Klein, Andreas Grönberg, Dirl P. Eschels, der Koch und der Cajütsjunge E. W. Decker) zu meinen Leuten gehörte, den Weg zu Fuß fortzusetzen. Ich selbst, der ich auch zu der Bemannung der Schaluppe gehörte, wechselte mit Thesman, einem der in Hammerfest an Bord genommenen Fischerleute, damit, falls eine der beiden Theile gerettet werden sollte, auch einer von uns Sültern dazwischen sei; dazu kam noch, daß ich mich nicht stark genug fühlte, den Rest des Weges zu Fuß zurückzulegen. So gefellte ich mich denn zu der Schaluppe, die Capt. Westin gehörte. Darauf theilten wir den nur geringen Vorrath an Zwiebacken (jeder erhielt 1¹/₂ St. und ein wenig Wallroßfleisch), ein Theil wünschte dem andern eine glückliche Reise und wir schieden¹⁾. Wir, die wir zurückblieben, arbeiteten bis 9^h Abend's und um diese Zeit legten wir uns gänzlich ermattet zur Ruhe nieder. Unsere Cammeraden, welche starke Fortschritte machten, sahen wir bis 1^h des Nachts.

Dienstag d. 6. Septbr. Heute Nördl. Wind und starker Frost (5^h Mg). Setzten unsere Reise fort, mußten aber zu unserm großen Leidwesen bemerken, daß das Eis seewärts mit uns trieb, mithin, daß wir seit dem gestrigen Tage nichts gewonnen hatten. Einige Kleidungsstücke unserer vorangegangenen Cammeraden, welche erstere wir unterwegs liegen sahen, berechtigten uns zu dem Glauben, daß das Gehen sehr schwer fallen müsse. Uns selbst war das Schleppen mit der Schaluppe kaum mehr möglich. — Als nun das Eis immer unebner wurde, entschloßen auch wir uns, die Schaluppe zu verlassen und unsern Camerraden zu

¹⁾ Die Schicksale jener Parthei sind zu Ende der Erzählung angeführt.

folgen. Unfern geringen Proviantvorrath und sonst das Nothwendigste mit uns nehmend, liefen wir so schnell, wie wir konnten, unsern Camerraden nach; gönnten uns auch des Nachts keine Ruhe, und als wir, zu sehr ermattet, $\frac{1}{4}$ Ständchen ausruhen wollten, zwang uns die furchtbare Kälte wieder zum Gehen.

Mittwoch d. 7. Septbr. Dese. Wind. Gutes Wetter. Einige hatten schon ihr Essen verzehrt.

Donnerstag d. 8. Septbr. Fingen einen Wallroß und kochten dessen Fleisch in einem Kessel. Zur Feuerung verwanden wir Wallroßspeck, auch gaben wir unsere Stöcke, die wir bis jetzt als Stütze beim Gehen gebraucht hatten, dazu her. Whalespoint war beständig in Sicht.

Freitag d. 9. Septbr. Heute Morgen war das Wasser sehr frei, einzelne Eisschollen trieben umher, und nur wenn der Strom sie zusammentrieb, hinderten dieselben von unserm Standpunct aus erreichbar machte, konnten wir ein wenig weiter kommen. — Die Zeit nun, die wir, ohne weiter zu kommen, auf unserer Scholle zubringen mußten, benutzten wir auf folgende Weise: 2 Leuten, die wir von Bord mitgenommen hatten, wurden dadurch, daß ein zwischen 2 Stäbe befestigtes St. Leder an ihren Enden festgebunden ward, zum Rudern eingerichtet, und hofften wir mit ihrer Hülfe auf einer Eisscholle das Land zu erreichen. Abend's um 11 h hatten sich die Eisschollen derart verbunden, daß wir zu Fuß vorwärts konnten, liefen deshalb bis zum folgenden Morgen um 5 h.

Sonnabend d. 10. Septbr. Ruderten auf einer Eisscholle ins offene Wasser hinaus, machten aber sehr unbedeutende Fortschritte. Whalespoint in NO dr. Compaß. 1 M. Abst. — Endlich, nachdem wir etwas näher unter Land kamen, schien der Strom abzunehmen, vielleicht auch mitzuwirken, und machten wir jetzt gute Fortschritte, so daß wir Abend's um 6 h das russische Fahrzeug und die Hütte sehen konnten. Ehe wir ans Land kamen, mußte ich noch ins Wasser fallen, und wurden dabei die Schiffsdocumente naß. — Den Leuten gelang es indessen, mich wieder herauszuziehen und fast erfroren betraten wir bald darauf das Land. — So schnell, als es uns bei unserer gänzlichen Ermattung möglich war, eilten wir nun zur Hütte, in deren Nähe das Schiff, genannt Løve, lag und hatten die nicht zu beschreibende Freude, allda unsere vorangegangenen Kammeraden aufzufinden. Dieselben waren schon am vorigen Tage und zwar auf dieselbe Weise hier angekommen. Ein trauriger Anblick war es für Sie gewesen: „Die ganze russische Schiffsmannschaft, 18 an der Zahl, lag todt an der Erde, 16 davon waren in Matten eingewickelt und vor die Hütte gelegt, die übrigen zwei lagen in der Hütte; auch fand man auf dem Tische einen Brief, den der zulezt Gestorbene an seine Angehörigen gerichtet haben mochte.“ — Mit welcher Gier wir nun, erzählt mein Vater, über die glücklicherweise nicht in geringer Quantität nach gelassenen Lebensmittel herfielen, läßt sich nicht ausdrücken. Daß uns aber die Wallroßsuppe, die wir gleich nach unserer Ankunft aßen, mitsammt den darin gekochten Wallroßbläusen gut schmeckte, wird jeder gern glauben. Das Erste übrigens, was wir bei unserer Ankunft genossen, war eine Anzahl verschimmelter Brodrinden. — —

Ehe ich nun in der Beschreibung der Schicksale der soweit Geretteten fortfahre, kehre ich zu denjenigen davon zurück, die am 5. September von den andern schieden und, wie gesagt, schon am Tage vorher ankamen — bemerken muß ich aber dabei, daß das folgende nicht aus dem Journale genommen, sondern eine mündliche Uebersetzung meines Vaters ist.

Nachdem der Rest unsers Proviant's (erzählt mein Vater) getheilt war, wobei jeder kaum 2 Schiffszwiebäcke und ein kleines Stück gekochtes Wallroßfleisch erhielt, trennten wir uns von unsern Kameraden. Es war dieß eine Scene, die

mir noch sehr lebhaft im Gedächtniß ist, und zwar um so mehr, da ich von meinem Schwager, in der Person des Commandeurs, dem ich wie einem Vater zugethan war, vielleicht auf ewig Abschied zu nehmen gezwungen war. Dieser hatte nämlich beschloßen, sich von der Andern Partbei zu halten, um alles Mögliche gethan zu haben, daß nicht unsere Familie den Verlust dreier Mitglieder zu beklagen habe. Mit Spazierstöcken, die wir uns aus den Ruderbänken (Duchten) des verlassenen Bootes geschnitten hatten, versehen, traten wir (die Nachzügler mit ihrer Schaluppe bald weit hinter uns lassend) wohlgemuth unsere Wanderung an. Am folgenden Tage war unser Proviant schon größtentheils und von einigen schon ganz verzehrt; unsere durch das Gehen und Springen von einer Scholle zur Andern, derart reducirt, daß wir nur mit Mühe, nach den täglich notwendigen Ruhestunden, einen alten Mann zum Aufstehen und Weitergehen bewegen konnten. Seine stete Einrede war: „Laßt mich ruhig mein Ende abwarten, ich habe nicht die Kraft, mich aufzuraffen, viel weniger noch fortzuschreiten.“ — — — Indessen richteten die Kräftigsten unter uns ihn auf und führten ihn. Wer weiß, hätten wir geahndet, welche Strapazen und Gegenschläge unserer noch hartten, wir hätten vielleicht allesammt den Muth verloren und der Verzweiflung uns hingegeben; so aber und in der Hoffnung, das Eis werde mit dem Lande zusammenhängen, mühten wir höchstens ein paar Tage hinreichen, der vorläufigen Gefahr zu entinnen, verfolgten wir muthig unser Ziel. Als wir aber am dritten Tage nach unserer Trennung von den Übrigen ungefähr 1 deutsche Meile vom Lande entfernt, ein offnes Meer vor uns sahen, wer vermag da unsere Angst, unseren Jammer zu beschreiben; auch der gewandtesten Feder möchte solches unmöglich sein. — Seit langer Zeit mit einer mehr als karglichen Nahrung Brod und Wasser genährt, jest ohne jegliche Nahrung, Wasser ausgenommen (welches letztere wir hier dank der Vorsehung in förmlichen Seen auf dem Eise vorfanden), standen wir an einer Eiskante, allem Anscheine nach ohne irgend ein Mittel, uns dem Lande, wo wir das Schiff liegen sahen, zu nähern. Die höchsten Eisflächen wurden bestiegen, und im Chor erscholl unser Ruf zum Schiffe hinüber; allein dort regte sich nichts, keine Antwort ertönte, und waren wir demnach gänzlich auf uns selbst angewiesen. — — — Die Noth macht erfinderisch. — — — So hatten wir beim Verlassen der Bööte 3 Linsen mitgenommen, um uns gegen Eishäre zu schützen; wenn wir dieselben nun auch in dieser Hinsicht zu gebrauchen verschont geblieben waren, so zeigte sich doch bald, wie nützlich sie uns werden sollten. Diese Linsen wurden dadurch, daß wir von einem unserer Kleidungsstücke etwas abrissen, diese rechteckförmige Fläche an ihren langen Seiten an Querstäbchen befestigten und dieß wiederum über die Linsen banden, zu Rudern umgeschaffen. Damit versehen, entschloßen sich nun die 4 rüstigsten unter uns zu dem Versuch, auf einer kleinen Eisscholle rudern das Land zu erreichen. Sie nahmen Abschied von uns mit dem Versprechen, uns, wenn sie glücklich das Land erreichen sollten, am folgenden Tage mit dem russischen Boot nachzuholen; wir wünschten ihnen eine glückliche Reise und gewannen wieder etwas Muth, da, so lange wir unsere Eisschiffer sehen konnten, die Fahrt äußerst glücklich von Statten ging, wenn auch nur langsam. — — — Jeder wird sich denken können, daß für uns Zurückgebliebene die Hauptsache darin bestand, einige Nahrung zu erhalten. Hierzu nun wurde ein von Capt. Westin mitgeführtes Gewehr das Mittel, indem es diesem ziemlich geübten Schützen gelang, einen Eisvogel von der ungefähren Größe einer Taube zu erlegen. Diese kostbare Beute wurde nothdürftig gerupft, und nachdem es in 9 gleichen Theilen durch's Loos vertheilt worden war, roh aufgeessen; nachher habe ich noch, erzählt mein Vater, die Gedärme untersucht und das daran klebende steifgefrorene Blut abgeleckt. In dieser Lage verharrten wir bis zum 9. des Morgens, ohne daß unsere Hoffnung (die Rückkehr unserer Cammeraden)

erfüllt wurde. Es lagen nunmehr die Vermuthung nahe, daß ihnen auf der beschwerlichen Fahrt ein Unglück zugestoßen sei. Um nun nicht vor Hunger und Kälte umzukommen, blieb uns nichts übrig, als ebenfalls auf einer Eisscholle den Versuch, das Land zu erreichen, zu wagen. Dieser mußte für uns noch beschwerlicher werden, indem wie eine größere Scholle mit den uns gebliebenen, auf die vorhinangeführte Weise in Riemen verwandelten Spazierstöcken fortzubewegen hatten. — So verließen wir denn mit Tagesanbruch die Eiskante. — Indessen (so lange hatten wir noch nicht gerudert), als der aus Finnländern bestehende Theil von uns die Arbeit einstellte und erklärte, sich nicht länger vergeblich abmühen zu wollen; trotzdem gelang es uns nach circa 12 stündiger, harter Arbeit, auf den Knien ruderd das Land zu erreichen. — Hier wurden nun auch die Finnländer wieder lebendig und froh bestiegen wir alle mit einander nun langersehnte Ufer. Das Erste, was sich hier unsern Blicken darbot, war ein paar hölzerne Baracken, neben welchen 4 in Pelze gehüllte Männer standen. In diesen erkannten wir denn auch sehr bald unsere Kammeraden, die nach ihrer spätern Aussage vergeblich bemüht gewesen waren, Tags zuvor uns abzuholen, dafür aber einen Seehund gefangen hatten, der uns denn auch schon, in einem großen Kessel kochend, gar lieblich entgegenduftete und uns seit länger als 3 Wochen das erste warme Gericht zu werden versprach. Unsere eigne vorläufige Rettung ließ uns zuerst die armen Russen vergessen. Indessen haben wir ihnen, 18 an der Zahl, bald darauf den letzten Liebesdienst erwiesen und sie, so gut es in dieser Felsen- gegend möglich war, nicht ohne ein stilles Gebet zur Erde bestattet. Nach Be- endigung dieser traurigen Arbeit legten wir uns zur Ruhe nieder und über Nacht wurden wir durch die Ankunft unserer seit dem 5. Septbr. verlassenen Kammeraden freudig überrascht.

Soweit die Erzählung meines Vaters. Alle Schiffbrüchigen hatten sich nun also wenigstens so weit gerettet, und Capt. Eschels fährt in seinem Journal fort wie folgt:

Sonntag d. 11. Septbr. Das Eis trat wieder in unmittelbare Verbindung mit dem Lande. Wir waren zu sehr erschöpft und bedurften noch der Ruhe.

Montag d. 12. Septbr. Auch der heutige Tag mußte der Ruhe gewidmet werden, da die Mehrzahl von uns schlimme Füße hatte. Bei einigen waren die Fußgelenke so verrostet, daß sie sich selbst gar nicht mehr ähnlich sahen, und war es mit ungeheueren Schmerzen verbunden, die an die Beine festgefrorenen Strümpfe auszuziehen.

Dienstag d. 13. Septbr. Gingen an Bord des russischen Schiffes und arbeiteten das darin sich befindende Wasser und Eis aus demselben. Das Schiff hatte vor unklar. Anker gelegen, war treibend geworden und an der Backbordseite beim Anstoß ans steinigste Ufer verlest. Wir hegten die Hoffnung, dies alles ausbessern und uns mit dem Schiffe nach Hammerfest retten zu können. Damit (mit dem Kalfaten nämlich) beschäftigten wir uns bis zum Montag d. 19. Septbr., ohne daß etwas sonst bemerkenswerthes vorfiel.

Am Dienstag d. 20. Septbr. versuchten wir bei hoch-Wasser das Schiff ab- zubringen, aber vergeblich.

Mittwoch d. 21. Septbr. Brachten Trossen aus, um das Schiff abzuwinden, aber wiederum vergeblich.

Donnerstag d. 22. Septbr. So weit das Gesicht reichte, war das Wasser eis- frei. Arbeiteten vergeblich am Schiff.

Freitag d. 23. Septbr. Heftiges Schneegestöber verhinderte uns zu arbeiten.

Sonnabend d. 24. Septbr. Stilles Wetter, periodischer Schneefall. Über Nacht glückte es uns, die Lotje abzuwinden, und verteueten wir dieselbe am Son-

tag auf tiefem Wasser, auch fingen wir an, das von den Russen nachgelassene Proviant an Bord zu schaffen.

Montag d. 26. Septbr. Wind NO bei gutem Wetter. — Beschäftigt mit dem An Bord Bringen des Proviant's.

Dienstag d. 27. Septbr. Alles, was einigen Werth hatte, war an Bord gebracht, das Schiff war damit bequem beladen und banden wir Heute die letzten Segel unter. Auch durchsuchten wir noch in weitem Umkreise die Insel, ob vielleicht noch jemand der russischen Besatzung da sei, dem wir ja, mit dem Schiffe weggehend, den einzigen Rettungsweg nehmen würden, allein vergebens. So lichteten wir denn die Anker löstten die Tauc und segelten bei Nörbl. Winde auf's Neue ins Eismeer hinaus.

Mittwoch d. 28. Septbr. Cours SW. Mittags \circ Whalespoint in ONO, nach Muthmaßung 3 Ml. Abst. Des Nachmittags sahen wir im SO die Eisfläche vor uns, die sich SWwärts ausdehnte (4 h NM). Mühten Eises wegen unter den Wind drehen. Dieser war unterdessen W geworden und brachte Schneeböen. Wir waren nämlich in eine Eisbucht hineingekommen, die wir durchschiffen zu können glaubten, allein, bald hätte uns dieser Versuch den abermaligen Verlust des Schiffes gekostet; dieses konnte die Eisfläche nicht mehr durchbrechen und nur mit genauer Noth gelang es uns, dasselbe durch's herandrängende Eis wieder herauszubringen. Über Nacht war es fast ganz stille, bis um 7 h Mg. eine frische Nörbl. Briesse durchkam. Steuerten nach der Beschaffenheit des Eises.

Donnerstag d. 29. Septbr. \circ Whalespoint in misw. NNO Cours. S Abends machten kleine Segel und beschloßen, weil das Weitersegeln gefährlich war, den Tag abzuwarten.

Freitag d. 30. Septbr. Setzten alles voll und gelangten ebenvor Mittag in freies Fahrwasser. geg. Breite N $75^{\circ} 56'$ und Länge $17^{\circ} 26'$ O Grw.

Sonnabend d. 1. Octbr. Der Wind war recht günstig; machten daher beträchtliche Distanzen. geg. Breite $73^{\circ} 54'$, Länge $19^{\circ} 6'$ O. Grw.

Sonntag d. 2. Octbr. Wind O, klare Witterung. geg. Breite $72^{\circ} 27'$ N. bef. Länge $20^{\circ} 21'$ O Grw.

Montag d. 3. Octbr. Wind O wie Gestern mit steiffstehender Luft. Gewahrten mit Anbruch des Tages die Norwg. Küste, vermochten sie aber dicker Luft wegen nicht genau zu erkennen. Mittags befanden uns auf $71^{\circ} 46'$ N Breite und $20^{\circ} 7'$ Länge O Grw. Demnach mußte das Land circa 6 Ml. entfernt sein. Der Wind, der sehr leise gewesen war, lief um 3 h NM auf SO und ward ziemlich frisch. Die Luft war aber immer noch bedeckt, so daß wir das Land nicht kennen konnten und uns entschloßen, unter den Wind zu drehen. Über Nacht lief der Wind Westlich.

Dienstag d. 4. Octbr. Des Morgens mit Tagesanbruch erblickten Loppen in SO pr. Compaß; hielten deshalb ab und steuerten landwärts, Abends um 10 h befanden wir uns im Hafen von Hammerfest, machten, nachdem wir zu Anker gegangen waren, die Segel fest und klarten das Deck auf.

Tags darauf meldeten wir uns gehöriges Orts zum Seeprotect.