

Abenteuer des Kapitän Hatteras

Fünfzehntes Capitel.

Gegen Abend hellte sich die Witterung auf und man konnte klar das Land zwischen dem Cap Sepping und Cap Clarence unterscheiden, welches ostwärts, dann südlich hinausläuft, und durch eine ziemlich niedere Landzunge mit der Westküste in Verbindung steht. Das Meer war bei der Mündung der Regenten-Straße frei von Eis; aber als wolle es dem Forward die Fahrt nach Norden versperren, bildete es über dem Hafen Leopold hinaus, eine undurchdringliche Eisdecke.

Hatteras, dem dies sehr unlieb war, ließ es jedoch nicht merken und nahm seine Zuflucht zu Petarden, um die Einfahrt zum Hafen Leopold mit Gewalt zu bahnen; er lief zu Mittag am Sonntag den 27. Mai in denselben ein; die Brigg wurde auf großen Eisbergen, welche so hart und fest wie Felsen waren, geankert.

Sogleich sprangen der Kapitän, nebst dem Doctor, Johnson und dem Hund Duk auf das Eis und begaben sich von da unverzüglich ans Land; Duk machte vor Freude lustige Sprünge; übrigens war er, seit der Kapitän sich zu erkennen gegeben, sehr gesellig und sanft geworden, und grollte nur einigen von der Mannschaft, welche sein Herr eben so wenig, wie er, leiden mochte.

Der Hafen war von den Eisblöcken frei, welche die Ostwinde gewöhnlich davor aufschichten; das steil abschüssige Land hatte eine Schneedecke mit zierlich wellenförmigen Gipfeln. Das von James Roß errichtete Gebäude mit einem Fanal war noch ziemlich wohl erhalten; aber die Vorräthe schienen von den Füchsen und selbst Bären, deren frische Spuren man noch sah, geplündert worden zu sein; auch Menschenhände mußten bei der Zerstörung sich betheilig haben, denn es waren am Ufer der Bai einige Reste von Eskimo-Hütten zu sehen. Die sechs Gräber mit Seeleuten der Entreprise und des Investigator waren an einer leichten Erhöhung des Bodens zu erkennen; sie waren von Menschen und Thieren unbeschädigt gelassen worden.

Als der Doctor zum erstenmal den nordländischen Boden betrat, war er wahrhaft gerührt.

»Sehen Sie hier, sprach er zu seinen Gefährten, James Roß nannte diesen Ort selbst eine Zufluchtsstätte! Wäre Franklins Expedition bis dahin gekommen, so wäre sie geborgen gewesen. Dort ist die hier zurückgelassene Maschine, und der auf der Plattform errichtete Ofen, woran die Mannschaft des »Prinz Albert« im Jahre 1851 sich wärmte; es ist Alles in dem nämlichen Zustand geblieben, daß man glauben könnte, sein Kapitän Kennedy habe diesen gastlichen Hafen erst gestern verlassen. Da ist die Schaluppe, welche ihm und den Seinigen einige Tage Schutz gewährte, denn dieser Kennedy verdankte, als er von seinem Schiff getrennt war, dem Lieutenant Bellot, welcher, um ihn aufzufinden der Octoberkälte trotzte, wahrhaft seine Rettung.

Ein wackerer, verdienter Officier, den ich gekannt habe,« sagte Johnson.

Während der Doctor mit dem Eifer eines Alterthumsforschers die Spuren der vorhergehenden Überwinterung aufsuchte, war Hatteras bemüht, die Lebensmittel und das Brennmaterial zu sammeln, welches sich nur in sehr kleiner Menge vorfand. Am folgenden Tage brachte man sie an Bord. Der Doctor streifte umher, ohne sich weit vom Schiff zu entfernen, und zeichnete die merkwürdigsten Ansichten. Allmählig stieg die Temperatur, der aufgehäufte Schnee fing an zu schmelzen. Der Doctor machte eine vollständige Sammlung des nordischen Gevögels, als Möven, Taucher, Eider-Enten, von denen einige bereits sich am Bauch der Eiderdaunen beraubt hatten, um ihr Nest damit auszufüttern. Der Doctor gewahrte auch große Robben, welche zum Luftschöpfen an die Oberfläche des Eises kamen, aber herausbekommen konnte er keine derselben.

Bei seinen Ausflügen entdeckte er den Ebbe- und Fluthstein mit den eingegrabenen Zeichen

[E. J.] 1849.

welche das Vorbeifahren der Entreprise und des Investigator bezeichnen; er drang vor bis zum Cap Clarence, der nämlichen Stelle, wo John und James Roß im Jahre 1833 so ungeduldig das Aufgehen des Eises erwartet hatten. Der Boden war mit Gebeinen und Schädeln von Thieren bedeckt, und man konnte noch die Spuren von Eskimo-Wohnungen erkennen.

Der Doctor hatte im Sinne gehabt, im Hafen Leopold ein Steindenkmal zu errichten mit einer Notiz von der Fahrt des Forward und dem Zweck der Expedition. Aber Hatteras war dem förmlich entgegen; er wollte nicht Spuren hinter sich lassen, welche ein Concurrent hätte benutzen können. Ungeachtet seiner guten Gründe mußte der Doctor dem Willen des Kapitäns sich fügen.

Shandon tadelte zumeist diesen Eigensinn; denn im Fall eines Unglücks hätte kein Fahrzeug dem Forward zu Hilfe kommen können.

Hatteras wollte diesen Gründen nicht Rechnung tragen. Da seine Ladung am Montag Abend fertig war, machte er noch einmal den Versuch, nach Sprengung der Eisdecke nordwärts zu dringen; aber nach gefährlichen Versuchen mußte er sich entschließen, den Regenten-Canal wieder hinabzufahren; um keinen Preis wollte er im Hafen Leopold bleiben, da er heute offen, morgen durch eine unerwartete Verschiebung der Eisfelder eingeschlossen sein konnte.

Wenn Hatteras seine Besorgnisse nicht merken ließ, so empfand er sie doch innerlich sehr stark. Er wollte nordwärts dringen, und sah sich gezwungen südwärts zurückzuweichen! Wohin sollte er dergestalt kommen? Sollte er bis zu Victoria-Harbour im Golf Boothia weichen, wo Sir John Roß 1833 überwinterete? Sollte er die Bellot-Straße dann frei finden, und um Nord-Sommerset herum durch die Peel-Straße wieder nordwärts fahren? Oder würde er, gleich seinen Vorgängern mehrere Winter hier in Gefangenschaft stecken, genöthigt seine Kräfte und Vorräthe da aufzuzehren?

Diese Besorgnisse peinigten ihn; aber er mußte einen Entschluß fassen. Er wendete sein Schiff und fuhr südwärts.

Der Prinz-Regent-Canal ist vom Hafen Leopold an bis zur Bai Adelaide fast gleichmäßig breit. Der Forward fuhr rasch zwischen Eisblöcken mitten hindurch, und war besser daran, als die vorherigen Schiffe, welche meistens einen vollen Monat brauchten, um diesen Canal herabzufahren, selbst in besserer Jahreszeit. Allerdings hatten diese Fahrzeuge, Fox ausgenommen, nicht den Dampf zur Verfügung, so daß sie den Launen eines Ungewissen und oft widrigen Windes ausgesetzt waren.

Die Mannschaft zeigte sich im Allgemeinen hoch erfreut, aus den nördlichen Regionen herauszukommen; der Plan, nach dem Pol zu dringen, schien wenig nach ihrem Geschmack; sie erschrakten leicht über Hatteras Entschlüsse, denn der Ruf seiner Kühnheit konnte sie wenig beruhigen. Hatteras suchte alle Gelegenheiten vorwärts zu kommen, ohne alle Rücksicht auf die Folgen, zu benutzen. Und doch ist in den Nord-Meeren zwar gut vorwärts zu dringen, aber man muß auch seine Lage behaupten, und sich nicht in Gefahr bringen, sie wieder aufgeben zu müssen.

Der Forward fuhr mit vollem Dampf, und sein schwarzer Rauch wirbelte spiralförmig über den glänzenden Spitzen der Eisberge; das Wetter wechselte unaufhörlich in raschem Uebergang aus trockener Kälte zu schneeigem Nebel. Die Brigg, von schwacher Wassertiefe, streifte nächst der Westküste; Hatteras wollte die Einfahrt der Bellot-Straße nicht verfehlen, denn der Golf Boothia hat im Süden sonst keine Ausfahrt, als die wenig gekannte Fury- und Hecla-Straße, so daß dieser Golf zur Sackgasse wurde, wenn die Bellot-Straße verfehlt wurde oder unfahrbar war.

Am Abend befand sich der Forward gegenüber der Bai Elwin, welche man an ihren hohen senkrechten Felsen erkannte; am Dienstag früh gewahrte man die Bai Batty, wo sich am 10. September 1851 der Prinz Albert für eine lange Ueberwinterung festankerte. Der Doctor beobachtete mit seinem Fernrohr die Küste lange mit Interesse. Von diesem Punkt gingen ringsher die Ausflüge aus; welche die geographische Gestalt von Nord-Somerset feststellten. Die Witterung war klar, so daß man die tiefen Schluchten, wovon die Bai umgeben ist, unterscheiden konnte.

Der Doctor und Johnson waren vielleicht die Einzigen, welche an diesen öden Gegenden Interesse hatten. Hatteras, stets über seine Karten gebeugt, sprach wenig; seine Schweigsamkeit wuchs, je weiter die Brigg nach Süden kam; er stieg oft auf die Campanie, wo er, die Arme gekreuzt, den Blick im weiten Raum verloren, ganze Stunden lang den Horizont betrachtend verweilte. Seine Befehle, wenn er welche gab, waren kurz und barsch. Shandon beobachtete kaltes Schweigen, und indem er sich allmähig in sich selbst zurückzog, sprach er mit Hatteras nur noch, was der Dienst verlangte; James Wall blieb Shandon ergeben, und richtete sein Verhalten nach dessen Beispiel. Der übrige Theil der Mannschaft wartete die Ereignisse ab, bereit, sie in eigenem Interesse zu benutzen. Es fand an Bord nicht mehr jene Einheit der Gedanken, jene Gemeinsamkeit der Ideen statt, welche für die Ausführung großer Dinge so nöthig ist. Hatteras wußte es wohl.

Man sah im Laufe dieses Tages zwei Wallfische rasch südwärts treiben; desgleichen gewahrte man einen weißen Bären, der mit einigen Flintenschüssen begrüßt wurde, ohne Erfolg, schien es. Dem Kapitän war unter diesen Umständen eine Stunde Zeit viel zu kostbar, als daß er die Verfolgung dieses Thieres gestattete.

Am Mittwoch früh war man über das Ende des Regenten-Canals hinaus; an die Ecke der Westküste schloß sich eine tiefe Krümmung des Landes. Der Doctor erkannte mittels der Karte die Spitze Somerset-House oder die Fury-Spitze. »Hier an dieser Stelle, sagte er zu seinem Genossen, ist das erste englische Schiff, welches sie 1815 bei Parrys dritter Nordpolfahrt in diese Meere schickten, zu Grunde gegangen; die Fury

hatte bei ihrem zweiten Winteraufenthalt dermaßen von den Eisblöcken gelitten, daß die Mannschaft sie zurücklassen, und auf dem Geleitschiff Hecla nach England zurückkehren mußte.

So ein Geleitschiff ist doch offenbar ein großer Vortheil, sagte Johnson; eine solche Vorsicht sollten die Nordpolfahrer nicht versäumen, aber der Kapitän Hatteras wollte sich nicht mit einem Gesellschafter befassen!

Halten Sie ihn für unvorsichtig, Johnson? fragte der Doctor.

Ich? Es steht mir darin kein Urtheil zu, Herr Clawbonny. Sehen Sie da an der Küste die Pfosten, worauf noch einige Fetzen eines halb verfaulten Zeltdaches hängen.

Ja, Johnson; hier lud Parry alle Vorräthe seines Schiffes aus; und wenn ich mich recht entsinne, so bestand das Dach des Gebäudes, welches er errichtete, aus einem mit dem laufenden Takelwerk der Fury befestigten Marssegel.

Das mußte seit 1825 wohl anders werden.

Nicht sehr, Johnson. Im Jahre 1829 fand John Roß in dieser gebrechlichen Stätte ein Obdach für seine Mannschaft, worunter sie ihre Gesundheit wiederfand und gerettet wurde. Im Jahre 1851, als vom Prinz Albert aus ein Ausflug dahin gemacht wurde, bestand das Gebäude noch; der Kapitän Kennedy ließ es vor neun Jahren wieder ausbessern. Es wäre interessant, einen Besuch da zu machen. Aber der Kapitän Hatteras hat nicht Lust sich aufzuhalten.

Und er hat unstreitig Recht, Herr Clawbonny; sagt man in England, »Zeit ist Geld«, so heißt es hier, Zeit ist Rettung, und um einen Tag, selbst eine Stunde Verspätung setzt man sich der Gefahr aus, seinen Reisezweck zu verfehlen. So lassen wir ihn denn nach seiner Weise verfahren.«

Im Verlaufe des 1. Juni, Donnerstags, wurde vom Forward die Bai Creswell diagonal durchschnitten; von der Fury-Spitze an zog sich die Küste nordwärts mit dreihundert Fuß hohen senkrechten Felsen, südwärts ward sie niedriger; einige Gipfel ließen scharf geschnittene Hochflächen erkennen, während andere wunderlich geformt als spitze Pyramiden in den Nebel emporragten.

Das Wetter wurde diesen Tag über milder, aber auch trüber; man verlor die Küste aus den Augen; das Thermometer stieg bis auf zweiunddreißig Grad (0 hunderttheilig); einiges Geflügel flatterte hier und da, und Schaaren wilder Gänse zogen nordwärts; die Mannschaft mußte sich eines Theiles ihrer Kleider entledigen; man spürte die Wirkung der Sonne in den Polargegenden.

Gegen Abend fuhr der Forward, eine Viertelmeile von dem Ufer entfernt bei einer Tiefe von zehn bis zwölf Ellen um das Cap Garry herum, und von da an dicht längs der Küste bis zur Bai Brentford. Unter dieser Breite mußte sich die Bellot-Straße finden, welche James Roß 1828 nicht wahrgenommen zu haben scheint. Seine Karten zeigen in der That eine nicht unterbrochene Küstenstrecke, deren geringste Einzelheiten er sonst sorgfältig angiebt; man muß also annehmen, daß zur Zeit seiner Untersuchung die Bai mit einer festen

Eisdecke versperrt und von dem Lande durchaus nicht zu unterscheiden war.

Diese Straße wurde nun wirklich von Kennedy im April 1852 bei einem Ausflug entdeckt, und ihr der Name des Lieutenants Bellot gegeben, als Tribut der Anerkennung der ausgezeichneten Dienste dieses Franzosen.
