# Die nordwestliche Durchfahrt.

Eine geographisch-historische Skizze.

Von

**J. G. Sommer,**

ausserordentlichem Mitgliede der k. böhm. Gesellschaft der Wissenschaften.

---

Die Länder- und Völkerkunde verdankt ihre meisten und wichtigsten Entdeckungen und Fortschritte dem Handelsgeiste der Nationen. Columbus selbst ging, als er seine kühne Fahrt westwärts durch das Atlantische Meer unternahm, keineswegs darauf aus, einen neuen Erdtheil zu entdecken, sondern er hoffte auf dieser Fahrt einen andern Weg nach *Indien* zu finden, dessen kostbare Erzeugnisse bisher nur theils über das Mittelländische Meer, theils auf dem erst kürzlich durch die Portugiesen ausgekundschafteten langen Wege über das Vorgebirge der Guten Hoffnung nach Europa gelangen konnten. Auch hielt Columbus wirklich die zuerst entdeckte Insel *Guana-Hani*, seiner Ansicht gemäss, für eine der östlichsten Inseln von Indien, und das Andenken dieses Irrthums hat sich bis jetzt in dem Namen *West-Indien* erhalten.

Als später die hinter West-Indien gelegenen Küsten des *Festlandes* die Halbinsel *Yucatan*, die Küsten von *Mexico*, *Florida* und einige Theile von *Süd-Amerika* entdeckt worden waren, blieb es, trotz der Reichthümer, die der neue Erdtheil spendete, noch immer ein sehnlicher Wunsch, zwischen diesen Ländern hindurch einen Weg nach *Ost-Indien* zu finden, als *Nuñez Balboa* im Jahre 1513 von einem hohen Berge der Landenge von Panama den *Grossen Ocean* vor seinen Blicken in unermesslicher Ferne nach Norden, Westen und Süden sich ausbreiten gesehen hatte.

Die glücklichen Erfolge, welche die Unternehmungen *Portugalls* an den Küsten von *Afrika* und *Ost-Indien*, so wie die Eroberungen der *Spanier* in *Amerika* gehabt hatten, reizten schon am Ende des fünfzehnten und in der ersten Hälfte des sechszehnten Jahrhunderts die *Engländer* und die *Franzosen*, ihrerseits nicht müssige Zuschauer zu bleiben, sondern ebenfalls nach einer Theilnahme an der Ausbeutung der neuentdeckten Länder zu trachten. Man glaubte nicht, dass Amerika sich besonders weit nach Norden hin erstrecke, und hielt es für möglich, einen Weg aus dem *Atlantischen Meere* um das

*nördliche* Ende Amerika's hinum in das *Stille Meer*, und somit nach *Ostindien*, zu finden. Es war diess das berühmte Problem der *nordwestlichen Durchfahrt*, dessen Lösung erst vor Kurzem, im Jahre 1839, erfolgt ist, freilich aber nur zunächst ein wissenschaftliches, aber kein merkantilisches Interesse hat.

Der in englischen Diensten stehende Franzose *Sebastian Cabot* entdeckte schon im Jahre 1497 *Neufund-Land*, *Labrador* und die ganze *Ostküste* von Nordamerika bis südlich gegen *Florida*. Die Spanier, besorgt, dass ihnen die Franzosen und Engländer zuvorkommen möchten, schickten ihrerseits 1500 den Capitain *Gaspar de Cortereal* ebenfalls nach dem Norden des Atlantischen Meeres. Er kam bis an die Küste von *Labrador* und glaubte auch den Eingang der Durchfahrt in der von ihm die *Strasse Anian* genannten Meerenge gefunden zu haben, Zur Erforschung derselben unternahm er eine zweite Fahrt, von der er aber nicht zurückkehrte. Wahrscheinlich war jene Meerenge entweder die *Davis*- oder die *Hudsons-Strasse*.

*Cabot* hatte auf seiner Reise 1497 bei Neufund-Land zugleich die reichen *Stockfisch-Bänke* entdeckt, welche seit dieser Zeit ununterbrochen von den Europäern besucht worden sind. Um neue Schätze dieser Art, hauptsächlich aber um eine nordwestliche Durchfahrt in's Stille Meer zu finden, begab sich *Cabot* abermals auf einem englischen, von *Sir Thomas Pert* befehligten Schiffe im Jahre 1517 nach der Ostküste von Nordamerika und entdeckte den später unter dem Namen der *Hudsons-Bay* wichtig gewordenen Theil des Atlantischen Meeres, welcher indessen, wie neuere Forschungen gezeigt haben, keine Bay ist, sondern in Norden mit dem Eismeere zusammenhangt. Auch *Cabot* hatte eine Ahnung von diesem Verhältniss und behauptete, dass wenn *Sir Thomas* gehörige Ausdauer gehabt hätte, man die Küste von *Indien* oder *China* erreicht haben würde.

Im Jahre 1524 untersuchte der in französischen Diensten stehende Florentiner *Johann Verazzani* die von *Cabot* auf dessen erster Reise nur oberflächlich gesehene Ostküste von Florida bis Neu-Schottland, und nannte sie *Neu-Frankreich*. Ihm folgte 1534 der Franzose *Cartier* auf demselben Wege und entdeckte den St. *Lorenz-Strom* und *Canada*, wo bald darauf die erste französische Niederlassung in Nord-Amerika gegründet wurde.

Während die *Dänen* von Island aus im Jahre 1564 einen vergeblichen Versuch gemacht hatten, einen Weg nach dem Stillen Meere zu finden, richteten die Engländer, — die seit 1553 eine Durchfahrt in *Nordosten* gesucht und bei dieser Gelegenheit das *Weisse Meer* und die Mündung der *Dwina* gefunden hatten, wo sie mit den *Russen* in Verkehr traten, — ihre Blicke wieder auf die angeblich von Cortereal gefundene *Strasse Anian*. Die Königin Elisabeth schickte im Jahre 1567 den Seefahrer *Martin Frobisher* mit drei kleinen Schiffen aus, um neue Entdeckungen zu machen. Er entdeckte auf dieser und zwei späteren Reisen, 1577 und 1578, die südliche Küste von Grönland und die nach ihm benannte *Frobishers Strasse*. Sieben Jahre später unternahm ein anderer Engländer, *John Davis*, eine Fahrt ebenfalls nach Grönland, erforschte einen Theil der

westlichen Küste dieses Landes und gab der Einfahrt in das Meer längs dieser Küste seinen Namen. Zwei spätere Reisen desselben Seefahrers, in den Jahren 1586 und 1587, vervollständigten seine Entdeckungen mit der Küste von Cumberland. In die Jahre 1591 bis 1602 fallen die Reisen des Engländers *Weymouth*, der spanischen Seefahrer *Vizcayno* und *Juan de Fuca*, durch das Stille Meer nach der *nordwestlichen* Küste Amerika's, der Holländer *Ney*, *Baarents* und *Heemskerk* nach dem Eismeere, des Dänen *Lindenau* nach Grönland etc. etc., so wie der Engländer *Popham*, *Gilbert* und *Smith* nach der Ostküste der jetzigen Vereinigten Staaten. Von allen diesen Reisen waren in wissenschaftlicher Hinsicht die wichtigsten die der *holländischen* Seefahrer, welche einen Weg nördlich von Europa und Asien nach Ostindien zu finden hofften und bei dieser Gelegenheit *Spitzbergen* und *Nowaja Zemlja* entdeckten.

Unterdessen hatte man fast ein volles Jahrhundert lang die frühere Reise *Cabot's* nach dem Hudsons-Meere ganz aus dem Gesichte verloren. Erst im Jahre 1610 segelte der Engländer *Heinrich Hudson*, der in den drei vorhergehenden Jahren Reisen nach Grönland und Spitzbergen gemacht, an der Ostküste Amerika's den noch jetzt seinen Namen führenden Fluss entdeckt und sich eine ausgebreitete Kenntniss jener Meeresgegenden erworben hatte, wieder nach dem von Cabot befahrenen Meere, und dieses wurde jetzt als eine ganz neue Entdeckung betrachtet. Er hielt das Meer aber nicht, wie später geschehen, für einen grossen Busen, sondern wirklich für einen Theil des *Stillen Meeres*, und glaubte, indem er es *Fretum Hudson* nannte, eine gerade Durchfahrt nach Asien zu finden. Da er an der Küste überwintern wollte, so entstand unter der, vielen Entbehrungen und Leiden preisgegebenen Mannschaft eine Meuterei. *Hudson* wurde mit seinem Sohne und fünf ihm treugebliebenen Matrosen in einem kleinen Boote an's Land gesetzt, wo sie entweder durch Hunger zu Grunde gegangen oder von den Eingebornen erschlagen worden sind. Wenigstens hat man nie wieder etwas von diesen Unglücklichen gehört. Das Meer selbst aber, das man später für eine geschlossene Bay erkennen wollte, erhielt nach ihm den Namen *Hudsons-Bay* und die Einfahrt die *Hudsons-Strasse*.

Trotz dem ungünstigen Ausgange dieser Expedition verlor man in England keineswegs den Muth zu neuen Unternehmungen. *Robert Bylot* und *Baffin*, zwei geschickte Seeleute, wagten sich gemeinschaftlich im Jahre 1615 wieder in die Gewässer des Nordens und entdeckten hier, so wie im folgenden Jahre westlich an Grönland, die grosse *Baffins-Bay* nebst dem westlich dieselbe begränzenden Lande, welches in neuerer Zeit den Namen *Baffins-Land* erhalten hat. Eine Durchfahrt nach Westen in's *Eis-* oder in das *Stille Meer* wurde nicht aufgefunden. Beide Reisen sind überdiess auch dadurch merkwürdig, dass sie über 200 Jahre lang die einzigen in ihrer Art blieben, denn bis zu der später zu erwähnenden Fahrt des Engländers John Ross im Jahre 1818 ist nie wieder ein Schiff in die Baffins-Bay gekommen.

Das nächste Ergebniss aller bisher erwähnten Reisen nach dem Polarmeere und besonders nach Grönland und Spitzbergen, war 1614 die Entstehung der *Grönländischen Compagnie* in *Holland*, zum *Wallfischfange* und *Robbenschlage* im nördlichen Eismeere.

Den Holländern war als ächten Kaufleuten wenig mehr an der Aufsuchung einer *nordwestlichen Durchfahrt nach Indien* gelegen, wohin sie ohnehin schon im sechszehnten Jahrhunderte, den Portugiesen nachfolgend, um das Vorgebirge der Guten Hoffnung Wege gefunden hatten. Sie suchten vielmehr aus den in Norden gemachten Entdeckungen jene Vortheile zu ziehen, welche auf der Hand lagen und den sichersten Gewinn versprachen.

In *England* dagegen tauchte die Idee „der Nordwest-Passage" von Zeit zu Zeit wieder auf, und man versuchte sein Glück wiederholt in der Hudsons-Bay. *Lukas Fox*, ein wohlhabender und unternehmender Seemann, der sich auf verschiedenen Wegen mündliche und schriftliche Nachrichten über Alles, was bisher dort geschehen war, zu verschaffen wusste und sich überzeugte, dass hier noch ein weites Feld für neue Entdeckungen offen geblieben sey, wandte sich 1631 an den König *Jakob I*, und erhielt ein Schiff zur Verfügung, das er für eigene Rechnung ausrüstete und mit dem er am 5. Mai desselben Jahres von London aus unter Segel ging. Gleichzeitig veranstaltete auch die Kaufmannschaft in *Bristol* eine Expedition, welche sie unter den Befehl des Capitains *Thomas James* stellte. Letzterer verliess den Hafen von Bristol am 3. Mai desselben Jahres und war seiner Sache so gewiss, dass er sich sogar vom König Jakob ein Schreiben an den Kaiser von *Japan* hatte mitgeben lassen. Beide Seefahrer trafen später in der *Hudsons-Bay* zusammen, verfolgten aber ihre Untersuchungen, nicht ohne Eifersucht von beiden Seiten, unabhängig von einander. *Fox* entdeckte einen grossen Theil von der Westseite der Hudsons-Bay, die *Marmorinsel*, *Sir Thomas Roe's Welcome*, und die Mündung des Flusses *Nelson*, und gelangte durch eine weite Ausdehnung des Meeres zwischen Cumberland (oder Baffinsland) in Osten, der Insel Southhampton und der Halbinsel Melville in Westen bis zum Polarkreise oder 66° 30′ nördlicher Breite. Dieser Theil des Meeres erhielt den Namen *Fox-Canal*. Die Menge von Eis, welche er hier traf, und die Krankheiten, die unter der Mannschaft einzureissen anfingen, benahmen ihm, verbunden mit Mangel an Lebensmitteln, den Muth, sich noch weiter nordwärts zu wagen, oder gar in diesen unwirthbaren Gegenden zu überwintern. Er ging daher nach England zurück, mit dem Vorsatze, sich hier zu erholen und im nächsten Jahre die gemachten Entdeckungen weiter zu verfolgen. Letzteres unterblieb jedoch aus übrigens unbekannten Ursachen.

Nicht so glücklich als Fox war sein Nebenbuhler, *James*, der zwar als ein guter Mathematiker, aber als ein schlechter Seemann geschildert wird. Er erreichte zwar auch das Innere des Hudsons-Meeres, hatte aber auf der ganzen Fahrt dergestalt mit Stürmen, Nebel und Eismassen zu kämpfen, dass ihm die Lust verging, den königlichen Brief an den Kaiser von Japan zu bestellen, und er, nachdem er nicht weiter als bis 63° Breite gekommen, sich im August wieder nach den südlichen Theilen des Hudsons-Meeres wandte, wo er das Land um den Nelson-Fluss aufnahm und *Neu-Wales* nannte. Endlich litt das Schiff, als er sich am 13. September 1631 in der südlichen Bucht des Meeres, welche nach ihm die *James-Bay* genannt wurde, befand, so schwere Beschädigungen, dass er nicht einmal die Rückfahrt nach England unternehmen konnte, sondern sich entschliessen musste,

auf der kleinen Insel *Charlton* zu überwintern. Die Beschreibung dieses Winteraufenthaltes — des ersten in den amerikanischen Gewässern unter höhern Breiten — ist schaudererregend. Die östlichen Gegenden von Nord-Amerika sind bekanntlich weit kälter, als die Länder von Europa, welche unter gleichen geographischen Breiten liegen. Die Reisenden hatten, obschon nur unter 52° Breite, also etwa wie Rotterdam, Magdeburg oder Warschau, anhaltend eine Kälte von 30 bis 45° R. zu ertragen. Brennholz musste viele Meilen weit herbeigeholt werden. Branntwein und Essig froren zu dichten Massen zusammen, die man in Kesseln am Feuer aufthauen musste. Fieber und Scorbut warfen die Hälfte der Mannschaft auf's Krankenlager. Ein Glück war noch, dass weit und breit keine Eingebornen zu sehen waren, die sich bisher gegen alle fremden Gäste sehr feindselig bezeigt hatten. Erst im August des nächsten Jahres 1632 konnten die Reisenden an die Heimkehr nach England denken, wo sie am 22. Oktober im elendesten Zustande wieder in Bristol einliefen.

Obschon alle diese Reisen in Bezug auf ihren Hauptzweck, die Entdeckung einer *nordwestlichen Durchfahrt*, fehlgeschlagen waren, so wurde doch das grosse Binnenmeer der *Hudsons-Bay* dadurch genauer bekannt und man überzeugte sich zugleich von dem ungeheuern Reichthum an *kostbaren Pelzthieren*, welche die umliegenden Länder enthielten. Letzterer wurde Veranlassung zur Stiftung der noch jetzt bestehenden englischen *Hudsonsbay-Compagnie*, welche indessen erst im Jahre 1670 erfolgte, wo die Gründer einen königlichen Freibrief erhielten, durch welchen ihnen der ausschliessliche Handel und die Verwaltung aller Länder an der Hudsons-Bay, jedoch unter brittischer Oberhoheit, verliehen wurden. Man ahnete damals nicht, dass das Gebiet dieser Gesellschaft im Jahre 1840 fast den ganzen Norden von Amerika, zwischen dem Atlantischen und dem Stillen Meere, in einer Ausdehnung von beiläufig 174000 geographischen Geviertmeilen umfassen würde. Es wurde durch ihre Thätigkeit allmälig das ganze Innere des Landes entdeckt und dadurch, obschon nur Handelszwecke verfolgend, wenigstens mittelbar der Geographie, Physik und Naturgeschichte die wichtigsten Dienste geleistet.

Gleichwohl machte man schon in der ersten Hälfte des achtzehnten Jahrhunderts der Gesellschaft zum Vorwurfe, dass sie für die Ausbreitung der geographischen Kenntnisse des Landes zu wenig thue, und sie scheint wirklich manche Entdeckungen, wodurch ihr Monopol vielleicht gefährdet werden konnte, verheimlicht zu haben. Es war sogar ein Mal im Parlament davon die Rede, das Monopol aufzuheben, welcher Antrag jedoch verworfen wurde. Indessen brachte es einer von den Direktoren der Gesellschaft, *John Knight*, im Jahre 1721 doch dahin, dass die Kosten zur Ausrüstung zweier Schiffe bewilligt wurden. Diese standen unter den Befehlen zweier geschickten Seefahrer *Barlow* und *Vaughan*, während *Knight* selbst die Oberleitung auf sich nahm. Die Expedition sollte möglichst weit nordwärts im Hudsons-Meere eindringen und war zum Behufe der Überwinterung mit einem tragbaren hölzernen Hause und reichen Vorräthen an Lebensmitteln, Kleidungsstücken und sonstigen Bedürfnissen versehen. Als sie im Herbste des folgenden Jahres, 1722, nicht zurückkehrte, hoffte man, dass sie das Stille Meer erreicht haben und

um das Cap Hoorn zurückkehren werde. Aber auch dieses Jahr verfloss ohne ihre Rückkehr, und nun wurde der Capitain *Scroggs* abgeschickt, um Erkundigungen über ihr Schicksal einzuziehen. Er kehrte zurück, ohne leider eine Spur von den Vermissten gefunden zu haben. Erst 40 Jahre nachher fanden Walfischfänger an der Marmor-Insel Reste der gescheiterten Schiffe und der hölzernen Winterhäuser, und von Eskimo's erfuhr man zehn Jahre später, dass an 50 Mann mehre Jahre in dieser Gegend kümmerlich gelebt hätten, aber allmählich zu Grunde gegangen seien.

Der Eindruck, den die Nachricht von *Scrogg*'s vergeblichen Forschungen in England machte, war so schmerzlich, dass lange Zeit nichts weiter in Bezug auf die gesuchte Durchfahrt unternommen wurde. Aber im Jahre 1737 fasste ein einflussreicher Engländer, *Dobbs*, das Project wieder auf und brachte es dahin, dass die Compagnie abermals zwei Schiffe abschickte, die jedoch nur bis 62° Br. kamen. Auch erschien kein vollständiger Bericht über die Reise. *Dobbs* beschuldigte die Gesellschaft, dass sie absichtlich dergleichen Unternehmungen Hindernisse in den Weg legte, und wandte sich nun an die Admiralität, welche ein Fahrzeug bewilligte, das unter den Befehl des Capitain *Middleton* gestellt wurde. Dieser ging im Jahre 1741 nach dem *Hudsons-Meere* unter Segel, überwinterte am Flusse *Churchill* und setzte im Juli des folgenden Jahres seine Untersuchungen fort. Er kam bis 65° Breite, entdeckte die *Wagers-Bay* und später die *Repulse-Bay*, ohne hier und anderwärts einen Durchgang zu finden. *Dobbs* war mit dieser Expedition eben so wenig zufrieden, als mit der vorigen, und ruhte nicht eher, als bis er eine grosse Actien-Subscription von 10000 Pfund Sterling zu Stande gebracht hatte, welcher das Parlament eine Prämie von 20000 Pfund hinzufügte, die im Falle des Gelingens den Subscribenten und Führern der Expedition ausbezahlt werden sollten. Es wurden nun zwei Schiffe, unter den Capitäns *Moor* und *Smith* ausgeschickt und ihnen ein Agent der Gesellschaft, *Ellis*, beigegeben, welcher später die Reise beschrieben hat. Sie verliessen England im Mai 1746 und kamen im August bis zum *Fort York*, an der Mündung des Flusses Nelson in die Hudsons-Bay, wurden aber von dem hier residirenden Gouverneur der Compagnie so unfreundlich empfangen, dass sie nicht nur keine Unterstützung erhielten, sondern sogar auf alle mögliche Weise in ihren Forschungen sich gehindert sahen. Die Expedition musste, ihren Befehlen gemäss, überwintern und hatte während dieser Zeit auch von den Indianern, ohne Zweifel auf Anstiften des Gouverneurs, manches Ungemach zu erdulden. Im Juni 1747 wurde das Meer wieder fahrbar und die Schiffe konnten ihre Untersuchung fortsetzen, kamen aber nicht weiter, als bis 64° Breite, wo sie die *Chesterfields-Einfahrt* entdeckten und dann wieder umkehrten. Die von Norden kommende Fluth machte es allerdings wahrscheinlich, dass das Hudsons-Meer kein geschlossener Busen sei, sondern mit dem Eismeere zusammenhange, aber die Mannschaft war so unwillig bei jedem Gedanken an die Fortsetzung der Reise, dass den Führern der Expedition nichts übrig blieb, als nach England zurückzukehren, wo sie am 14. October wieder eintrafen.

Die Seefahrten hatten nun (mit Ausnahme der Schiffe, welche mit Waaren und andern Vorräthen von London aus an den Gouverneur der Hudsons-Bay abgeschickt wurden) für lange Zeit ein Ende. Die Gesellschaft hatte ohnehin jetzt nach einer andern Seite ihre Aufmerksamkeit zu richten, nämlich auf die unter dem Namen der *Nordwest-Compagnie* in den Jahren 1783 und 1784 zuerst durch schottische Hochländer gebildete Pelzhandels-Gesellschaft, welche ihren Hauptsitz zu Montreal in Unter-Canada aufschlug und von hier aus ihre Thätigkeit bis in die entferntesten Gegenden von Nord-Amerika ausdehnte. Sie hat sich indessen im Jahre 1821 wieder aufgelöst und was davon übrig geblieben, ist mit der *Hudsonsbay-Compagnie* vereinigt worden.

Unter den Reisenden beider rivalisirenden Handelsgesellschaften, welche das *Innere* des Landes zu erforschen suchten, sind zuvörderst *Hearne* und *Mackenzie* anzuführen. *Samuel Hearne*, den die Hudsonsbay-Gesellschaft ausschickte, fuhr im Jahre 1771 den *Kupferminen-Fluss* hinab, und kam in einen bisher noch nicht entdeckten Theil des Eismeeres. Im Jahre 1789 unternahm ein Mitglied der Nordwest-Compagnie, *Alexander Mackenzie*, eine ähnliche Entdeckungsfahrt auf dem weiter westlich gelegenen, später ihm zu Ehren ebenfalls *Mackenzie* genannten Strome, und kam zwar nicht völlig bis in's Eismeer, doch blieb nach seinen Beobachtungen und Erkundigungen bei den Eingebornen kein Zweifel übrig, dass der Fluss ebenfalls in dieses Meer sich ergiesse. Er ging später, im Jahre 1793, über die sogenannten *Felsengebirge* (*Rocky Mountains*) und erreichte das *Stille Meer*.

Hier waren schon längst ebenfalls Entdeckungen gemacht worden, welche die Möglichkeit einer nordwestlichen Durchfahrt herausstellten und spätern Versuchen in dieser Beziehung günstig zu seyn schienen. Die spanischen Seefahrer *Urdanieta*, *Juan de Fuca* (eigentlich ein Grieche *Apostolos Valerianos* aus Kephalonien) und *Vizcaino* hatten schon im sechzehnten Jahrhunderte einen beträchtlichen Theil der nordwestlichen Küste Amerika's erforscht, und *Bartolomeo de Furate* (oder *de Fonte*) behauptete sogar, eine Durchfahrt quer durch das Festland nach dem Eismeere gefunden zu haben, was sich jedoch als eine Erdichtung auswies. Dagegen gelang es einigen unbedeutenden *russischen* Fahrzeugen, unter der Anführung des Kosaken *Simon Deschnew*, im Jahre 1648 von der Mündung des *Kolyma* durch das Sibirische Eismeer in die Strasse zwischen *Amerika* und *Asien*, und dann weiter südwärts bis zum Busen des *Anadir* zu gelangen. Freilich hatte keiner dieser Walross- und Seehundsfänger eine Ahnung von der Wichtigkeit der gemachten Entdeckung. Indessen geschah, ausser verschiedenen Fahrten, die sich auf das Sibirische Eismeer oder auf den Theil des Oceans beschränkten, welcher die Ostküsten Asiens bespült, nichts weiter von Bedeutung, bis zum Jahre 1725, wo der bei der Marine zu Kronstadt angestellte *Veit Behring*, ein geborner Jütländer, von der russischen Regierung auf eine Entdeckungsreise in das *Meer von Kamtschatka* ausgeschickt wurde. Er kam bis 67½° Breite und überzeugte sich, dass Asien hier von Amerika durch eine Meerenge getrennt sei. Letztere ist seinem Andenken zu Ehren, die *Behrings-Strasse* genannt worden.

In den Jahren 1768 bis 1778 machte der weltberühmte Engländer *James Cook* auf Kosten der brittischen Regierung seine drei grossen Reisen um die Erdkugel. Bei der dritten Reise war eine seiner wichtigsten Aufgaben durch die *Behringsstrasse* in das *Eismeer* zu dringen und zu versuchen, ob er in der Richtung von *Westen* nach *Osten* in das *Atlantische Meer* gelangen könne. *Cook* entdeckte im Sommer 1778 von 40° Breite an, einen grossen Theil der Nordwestküste von Amerika, und kam durch die Behrings-Strasse bis 70° 44′ Breite, wo er jedoch durch zusammenhangendes Eis und Mangel an Lebensmitteln genöthigt wurde, nach den südlichen Gegenden zurückzukehren. Hier entdeckte er die *Sandwich-Inseln*, wo er am 14. Februar 1779 auf die bekannte schauderhafte Weise sein ruhmvolles Leben beschloss, indem er bei einem Streite zwischen seiner Mannschaft und den Eingebornen von den Letztern erschlagen und verzehrt wurde. Sein Nachfolger im Befehl, Capitain *Clarke*, machte zwar noch in demselben Jahre einen zweiten Versuch, in nordöstlicher Richtung Amerika zu umschiffen, erfreute sich aber ebenfalls keines glücklichen Erfolgs.

Beinahe 40 Jahre verflossen nunmehr, ohne dass von irgend einer europäischen Seemacht wieder etwas in dieser Angelegenheit unternommen wurde. Indessen hatten sowohl die Erd- und Naturkunde als die Schiffahrtskunst so ausserordentliche Fortschritte gemacht, dass man bei der grössern Masse von Hilfsmitteln, die die neue Zeit darbot, schon wieder etwas wagen durfte. Wenn schon jene ältern Seefahrer des sechszehnten, siebzehnten und achtzehnten Jahrhunderts bei der Unvollkommenheit des damaligen Seewesens und den geringen Unterstützungen, die der Zustand der Wissenschaften gewährte, so folgenreiche Entdeckungen gemacht hatten, die noch jetzt die Namen dieser Männer verherrlichen, so durfte man wohl von erneuerten Versuchen im neunzehnten Jahrhunderte noch Grösseres erwarten.

Das erste Unternehmen dieser Art war die Reise um die Welt, welche der russische Reichskanzler Graf *Rumjanzow* auf seine Kosten durch den russischen Schiffslieutenant *Otto von Kotzebue* in den Jahren 1815 bis 1818 ausführen liess. Die Expedition sollte namentlich auch durch die *Behringsstrasse* segeln und eine *Durchfahrt* in *östlicher* Richtung nach dem *Atlantischen Meere* zu bewerkstelligen suchen. Dieser Zweck wurde indessen von *Kotzebue* eben so wenig erreicht, als es früher durch *Cook* geschehen war, obschon die Länder- und Völkerkunde dabei nicht leer ausgingen, wie denn die Namen des *Kotzebue's-Sundes*, der *Eschscholz-Bay* u. a. als neue Entdeckungen auf den Karten verzeichnet worden sind.

Ehe noch Kotzebue's Reise vollständig in Europa bekannt geworden, hatte die brittische Regierung, die nach Beendigung des grossen Kampfes mit Napoleon wieder auf friedliche Unternehmungen bedacht seyn konnte, den Gedanken einer *nordwestlichen Durchfahrt* von Neuem aufgefasst. Der Capitain *John Ross* wurde im Jahre 1818 mit zwei eigens für eine solche Reise gebauten Schiffen, *Isabella* und *Alexander*, Letzteres unter dem besondern Befehle des Lieutenants *William Edward Parry*, abgeschickt, mit dem Befehle, eine westliche Durchfahrt nach dem Eismeere ausfindig zu machen. Diese Aufgabe

wurde zwar wieder nicht gelöst, aber doch kam *Ross*, durch die *Davis-Strasse* in die *Baffins-Bay* dringend, bis 75° 55′ Breite, entdeckte hier an der grönländischen Küste das von ihm so genannte *Arktische Hochland* und einen noch nie mit Europäern in Berührung gekommenen Eskimo-Stamm. Er hatte unter andern den Versuch gemacht, durch den *Lancaster-Sund*, an der Westküste der Baffins-Bay, nach Westen vorzudringen, diesen aber, da er ihn überall mit Eis versperrt fand, in der Uiberzeugung, dass er eine geschlossene Bucht vor sich habe, wieder aufgegeben. Lieutenant *Parry* jedoch, sein Begleiter, war anderer Meinung, die er freilich als untergeordneter Befehlshaber nicht geltend machen konnte. Erst als die Expedition nach England zurückgekommen war, gelang es ihm, die Admiralität von der Wahrscheinlichkeit zu überzeugen, dass der angebliche *Lancaster-Sund* eine wirkliche *Durchfahrt* nach Westen darbiete.

Die brittische Regierung säumte nicht, sogleich zwei andere Schiffe, *Hekla* und *Griper*, auszurüsten und im Jahre 1819 den unternehmenden, jetzt zum Capitain ernannten *Parry* damit abermals nach der *Baffins-Bay* zu schicken. Beide Schiffe waren auf's freigebigste mit allen Hilfsmitteln, die dem Unternehmen Erfolg sichern konnten, ausgestattet. *Parry* kam glücklich durch den Lancaster-Sund in eine Meerenge, welche ihn westlich in einen bisher noch unbekannten Theil des *Eismeeres* führte, und gelangte bis 110° westlicher Länge von Greenwich, wo er unter 74° 45′ Breite auf der von ihm *Melville* genannten Insel überwinterte, ausserdem aber auch noch mehre andere Inseln in dieser Gegend entdeckte, welchen zusammen er den Namen *Nördlicher Georgs-Archipel* gab. Aber erst mit Anfang August 1820 konnte er den Winterhafen verlassen und die Kürze der Zeit, während welcher das Meer in diesen hohen Breiten offen ist, erlaubte ihm nicht, noch weiter nach Westen vorzudringen, sondern nöthigte ihn nach England zurückzukehren, wo er, bereichert mit schätzbaren physikalischen und andern wissenschaftlichen Erfahrungen und Sammlungen, am 29. October, ohne mehr als einen einzigen Mann verloren zu haben, eintraf. Die Durchfahrt aus dem Lancaster-Sunde in's westliche Meer erhielt von Parry den Namen *Barrows-Strasse*, zu Ehren des Geographen und damaligen Secretärs der Admiralität, *Barrow*; eine Meerenge, die sich am westlichen Ende der Barrowstrasse südwärts gegen die Hudsons-Bay hinzog, wurde die *Prinz-Regenten-Einfahrt* genannt. Parry empfing nach der Rückkehr 5000 Pfund Sterling, als einen Theil der schon früher ausgesetzten Prämie von 20,000 Pfund Sterling.

Der glückliche Erfolg dieser ersten Reise ermunterte die englische Regierung, den Capitain *Parry* im Jahre 1821 auf weitere Entdeckungen, und zwar dieses Mal nach der *Hudsons-Bay*, auszuschicken. Er erhielt zu diesem Behufe die Schiffe *Hekla* und *Fury*, Ersteres unter dem Befehle des Capitain *Lyon*. Am 8. Mai verliessen beide Schiffe England und kamen im August bis zur *Repulse-Bay*, die auch jetzt die Richtigkeit dieses Namens bewährte, indem sie alle Anstrengungen hindurch zu kommen, hartnäckig zurückwies. Am 4. October musste man sich entschliessen, unter 66° 32′ Breite in einer Bay, westlich am *Fox-Canal*, die hinlängliche Sicherheit darbot und daher *Safety-Bay* genannt wurde, zu überwintern. Neun volle Monate wurden mit verschiedenen Arbeiten, Untersuchungen des

benachbarten Landes und Verkehr mit den hier wohnenden Eskimos, zuweilen auch mit Musik, Tanz und theatralischen Unterhaltungen zugebracht, bis am 2. Juli 1822 die Schiffe wieder auslaufen konnten. Sie gelangten bis 70° Breite und entdeckten hier eine nach Westen führende Meerenge, welche die *Fury*- und *Hekla-Strasse* genannt wurde. Indessen war des vielen Eises wegen eine wirkliche Durchfahrt nicht ausführbar und die Richtung und Lage der Meerenge konnte nur durch Untersuchungen, theils zu Lande längs der Küste, theils durch Wanderungen auf dem Eise, bestimmt werden. Ende October sah sich *Parry* genöthigt, abermals einen Winterhafen aufzusuchen, welchen er in der *Turton-Bay* auf der von Eskimos bewohnten Insel *Iglulik*, am Eingange der eben genannten Strasse, fand. Hier vergingen in derselben Weise wie vorigen Winter abermals neun Monate, und als im August 1823 die Schiffe wieder frei wurden, ergab sich das traurige Resultat, dass auch in diesem Jahre eine wirkliche Durchfahrt durch die *Fury*- und *Hekla-Strasse* nicht ausführbar sei. Die Expedition kehrte daher nach England zurück und traf am 18. October nach einer Abwesenheit von 27 Monaten wieder in London ein.

*Parry* schrieb die ungeheure Eismenge, welche selbst im Sommer nicht wegging und die Fahrt durch die Fury- und Hekla-Strasse verhinderte, den zwei auf einander folgenden strengen Wintern von 1822 und 1823 zu, welche nach der Aussage der Eskimos selbst für jene höhern Breiten eine ungewöhnliche Erscheinung gewesen waren. Er glaubte daher, dass unter günstigern Witterungsverhältnissen eine solche Durchfahrt, wenn auch nicht hier, doch anderwärts, namentlich auf dem Wege der ersten Reise durch das *Baffins-Meer*, die *Barrow-Strasse* und die *Prinz-Regenten-Einfahrt*, gefunden werden könnte.

Die brittische Admiralität fand sich dadurch bestimmt, im Jahre 1824 den Capitain *Parry* mit denselben Schiffen *Hekla* und *Fury* abermals nach den nördlichen Meeresgegenden auszuschicken. *Parry* befehligte dieses Mal den Hekla, Capitain *Hoppner* die Fury. Am 8. Mai verliessen beide Schiffe die Themse, kamen in den Sommermonaten glücklich durch das *Baffins-Meer* und die *Barrowstrasse*, und liefen im September in die *Prinz-Regenten-Einfahrt* ein, wo sie jedoch nicht weiter südwärts vordringen konnten, sondern am 1. October einen sichern Hafen zum Uiberwintern suchen mussten, den sie an der Ostküste dieser Meerenge unter 73° Breite fanden und *Port Bowen* nannten. Ein neunmonatlicher Winter, der aber verhältnissmässig nicht sehr streng war, wurde hier in derselben Weise zugebracht, wie bei den vorigen Expeditionen, nur mit dem Unterschiede, dass hier keine Eskimos waren, mit denen sich ein Verkehr hätte anknüpfen lassen. Schon am 20. Juli 1825 waren die Schiffe wieder flott und segelten nach der gegenüber liegenden westlichen Küste der Prinz-Regenten-Einfahrt, hatten aber am 1. August das Unglück, dass die *Fury* an der Küste auf den Grund gerieth und scheiterte, so dass sie ausgeladen, Mannschaft und Vorräthe auf den Hekla gebracht und das Schiff seinem Schicksale überlassen werden musste. Die Breite dieses Strandungsplatzes, welcher die *Fury-Spitze* genannt wurde, war 72° 42½′. *Parry* gab jetzt mit Recht alle Hoffnung auf, die Reise noch weiter fortsetzen und einen zweiten Winter aushalten zu können. Er kehrte daher unverzüglich durch die Barrow-Strasse und das Baffins-Meer nach England zurück.

Eine vierte Reise, auf welcher *Parry* im Jahre 1827 nach dem Eismeere zwischen *Grönland* und *Spitzbergen* abgeschickt wurde, um möglichst weit gegen den Pol vorzudringen und vielleicht von der entgegengesetzten Seite die Nordküste von Amerika zu erreichen, hatte ebenfalls keinen Erfolg.

Während dieser vier Seereisen *Parry's* waren zu *Lande*, im Innern von Nordamerika, nicht minder wichtige Entdeckungen gemacht worden.

Im Jahre 1819 schickte die brittische Admiralität, zu derselben Zeit, wo Parry seine erste Reise antrat, den Schiffslieutenant *John Franklin*, in Begleitung des Arztes *Richardson* und zweier Seekadetten, *Back* und *Hood*, nach Nordamerika, welche von den Küsten des Hudsons-Meeres durch das innere Land nach der *Nordküste* vordringen und dann das Eismeer nach *Osten* hin so weit als möglich erforschen, möglichen Falls auch mit *Parry* zusammentreffen sollten. Der Zweck dieser Reise wurde in so fern erreicht, als es dem Capitän *Franklin* und seinen Begleitern gelang, nach einer Uiberwinterung im Sommer 1820 den *Kupferminen-Fluss* hinabzufahren, dann auf dem Meere ostwärts in Booten bis 109° 25′ westlicher Länge v. Gr. und 68° 19′ Breite zu gelangen, und auf dieser Fahrt eine bis dahin unbekannt gewesene Küstenstrecke, nebst einem grossen Meerbusen, der *König Georgs IV Krönungs-Busen* genannt wurde, und einer kleinen Inselgruppe, die den Namen *Herzog-Yorks-Archipel* erhielt, zu entdecken. Leider gerieth die ganze Gesellschaft auf der Rückreise durch ein ganz unwirthbares Land im September und October, wo schon der Winter sich einzustellen begann, in so fürchterliche Noth, dass sie fast vor Hunger umgekommen wäre und erst nach einer zweiten Uiberwinterung 1821 nach England zurückkehren konnte. Der östlichste Punkt, den sie an der Meeresküste erreicht hatten, wurde die *Umkehrspitze* (*Point Turnagain*) genannt.

Trotz dem auf dieser Reise ausgestandenen Elende liessen sich *Franklin* und *Richardson* nicht abschrecken, im Jahre 1824 eine neue Wanderung nach dem Innern von Nordamerika anzutreten. Ihre jetzige Bestimmung war die Erforschung der *nordwestlichen* Gegenden dieses Erdtheiles. Sie fuhren im Sommer 1825 und 1826 den *Mackenzie-Strom* hinab, erreichten am 2. Juli 1826 unter 67° 28′ Breite das Meer, wo sie ein von allem Eise freies Fahrwasser antrafen, und trennten sich hier, indem *Franklin* seine Forschungen längs der Küste nach *Westen* fortsetzte, *Richardson* aber sich *ostwärts* wandte. Letzterer kam bis zur Mündung des *Kupferminen-Flusses* und entdeckte die ganze zwischen derselben und der Mündung des *Mackenzie* gelegene Küste, Franklin aber gelangte am 18. August nur bis 150° westlicher Länge von Greenwich, und musste hier, da keine Aussicht war, vor Einbruch des Winters längs der unbekannten Küste die Behringsstrasse zu erreichen, wieder umkehren. Beide Reisende waren überzeugt, dass ein gutes Schiff gegen Ende des Augusts längs der Nordküste von 100 bis 150° westlicher Länge eine freie Fahrt finden würde, und die ganze Schwierigkeit scheine bloss darin zu bestehen, die Nordküste durch die Strassen zu erreichen, welche aus dem *Baffins-* und dem *Hudsons-Meere* dahin führen.

Es blieben jetzt an der Westseite nur noch 11 und an der Ostseite vielleicht nicht mehr als 20 Längengrade zu entdecken übrig, um die ganze Nordküste des Festlandes vollständig kennen zu lernen. Man hatte gehofft, dass jene 11 Grade in Westen durch den Capitain *Beechey* entdeckt worden seyn würden, welchem die englische Regierung im Jahre 1825 den Auftrag gegeben hatte, durch das *Grosse Weltmeer* nach der *Behringsstrasse* zu segeln und *Franklin* nebst dessen Gefährten, die — der Erwartung gemäss — bis dahin ebenfalls dort eingetroffen seyn sollten, nach Canton in China zu bringen, hierauf wieder nach der Behringsstrasse zu segeln und dem Capitain *Parry*, falls dieser so weit gekommen wäre, hilfreiche Hand zu leisten. *Beechey* kam allerdings über die *Behringsstrasse* und selbst über das *Eiskap* hinaus, bis zur *Barrow-Spitze*, dem, wie jetzt erwiesen, nördlichsten Punkte des amerikanischen Festlandes, unter 71° 23′ 33″ Breite. Aber die vorgerückte Jahreszeit und der Umstand, dass er nirgends eine Spur von *Franklin* fand, bewogen ihn, diese Gegend wieder zu verlassen und nach Süden zu steuern.

Ein neuer Fortschritt in den Entdeckungen an der Nordseite Amerika's wurde durch die 1829 begonnene Reise des schon oben erwähnten Capitains *John Ross* gemacht, welcher für eigene Rechnung und Gefahr, zugleich aber auch von einem Freunde, *Felix Booth* in London, unterstützt, eine Expedition ausrüstete. Diese unterschied sich von allen frühern Unternehmungen dieser Art dadurch, dass hier zum ersten Male die *Dampfkraft* für eine so weite Seereise in Anwendung gebracht wurde. *Ross* liess nämlich zwei Dampfschiffe, die er *Victory* und *John* nannte, bauen, aber so einrichten, dass man sie durch Abnahme der Räder und des Schornsteins nöthigenfalls in Segelschiffe verwandeln konnte. Der *John* sollte bloss als Transportschiff dienen, musste aber, da gleich bei der Abreise eine Empörung unter der Mannschaft ausbrach, zurückgeschickt werden, so dass die *Victory* allein die Fahrt fortsetzte. Die Reise ging durch das *Baffins-Meer* und die *Barrow-Strasse* nach der *Prinz-Regenten-Einfahrt*, und am 13. August erreichte Capitain *Ross* hier die *Fury-Spitze* oder die Stelle, wo am 1. August 1825 die *Fury* gestrandet war. Die Boote und vieles Andere, was damals nicht auf dem Hekla unterzubringen gewesen, befanden sich noch in gutem Stande, aber vom Wrak des Schiffes selbst war keine Spur mehr anzutreffen. *Ross* setzte seine Reise noch bis 1. October südwärts fort und überwinterte dann in einer Bay, die er seinem obenerwähnten Freunde zu Ehren, *Felix-Hafen* nannte. Hier kam er mit benachbarten Eskimos in Verkehr, welche ihm sagten, dass das Land, wo er sich jetzt befinde, zum *Festlande* gehöre. Um sich davon zu überzeugen, schickte Ross im April seinen Neffen, *James Ross*, nebst einem Mastmeister und zwei Eskimos, zu Lande aus, welche allerdings an der Westseite ein offenes Meer, und in Süden eine schmale Landstrecke antrafen, die nach der Versicherung der Eskimos weiter südwärts mit dem Festlande zusammenhangen sollte. Im nächsten Sommer begab sich *Capitain Ross* selbst nach dieser merkwürdigen Landenge und erforschte zugleich einen Theil des südlich an dieselbe stossenden Landes, welches, wie die Eskimos sagten, sich mit dem die *Repulse-Bay* des *Hudsons-Meeres* umschliessenden Lande vereinigte. Ross erklärte nun das Land, wo er überwintert hatte, für eine *Halbinsel* und nannte sie, ebenfalls seinem erwähnten Freunde

zu Ehren, *Boothia.* Da auf dieser Seite kein Durchgang nach Westen vorhanden zu seyn schien, so suchte man *nordwärts* in der Prinz-Regenten-Einfahrt vorzudringen, was aber nur sehr langsam geschah, so dass eine zweite Uiberwinterung Statt finden musste. Der auf einen furchtbar strengen Winter, wo die Kälte — 90° Fahr. (55° R.) gewesen seyn soll, folgende Sommer des Jahres 1831 war ebenfalls ungewöhnlich rauh. *Ross* musste sich auf die Erforschung des Innern seiner Halbinsel und die Aufnahme der westlichen Küste beschränken, und bis zum Herbste war er mit seinem sehr gebrechlich gewordenen Fahrzeuge, das dem Namen *Victory* wenig Ehre machte, nur eine kleine Strecke nordwärts gekommen. Eine dritte Uiberwinterung war nothwendig und das Schiff ging während derselben gänzlich zu Grunde. *Ross* sah jetzt zu seiner Rettung keinen andern Ausweg, als sich zu Lande nach der *Fury-Spitze* zu begeben, wo noch die Boote der Fury vorhanden waren. Am 29. Mai 1832 machte man sich auf den Weg, erreichte aber, da man allen Krümmungen der Küstenlinie folgen musste und die Mannschaft durch Hunger und Beschwerden erschöpft war, nicht eher als am 1. Juli das ersehnte Ziel. Drei Boote der Fury waren noch da und man schiffte sich auf denselben ein. Aber alle Anstrengungen, durch das Eis vorwärts zu kommen, waren vergebens. Es blieb nichts übrig, als nach der *Fury-Spitze* umzukehren und hier einen vierten Winter zuzubringen. Mangel an Betten, Kleidung und kräftiger Fleischnahrung steigerten das Elend der Reisenden zu einem unglaublich hohen Grade. Indessen starb nur ein Einziger.

Bis zum 8. Juli 1833 mussten sie ausharren, wo sie endlich die Boote wieder besteigen konnten. Noch ging es langsam nordwärts; aber im August öffnete der Wind eine Durchfahrt längs der Küste und der *Prinz-Regenten-Canal* war frei vom Eise. Ross steuerte nun durch die Barrow-Strasse in das *Baffins-Meer*, wo er Walfischfänger zu finden hoffen durfte, und täuschte sich auch nicht in dieser Hoffnung. Am 26. August erblickte er durch ein wunderbares Zusammentreffen das Schiff *Isabella*, dasselbe, auf welchem er seine frühere Reise im Jahre 1818 gemacht hatte, und wurde mit seinen Leuten gastfreundlich aufgenommen, so dass Alle im October wohlbehalten nach England zurückkamen. Leider haben sich die wenigen Entdeckungen, welche *Ross* gemacht zu haben glaubte und für die er mit den Seinigen fast das Leben als Preis hingegeben hätte, durch die neueste Reise von *Simpson* und *Dease*, zum Theil als falsch erwiesen.

In England und im ganzen übrigen Europa war man, da *Ross* auch im Jahre 1832 nicht zurückkam, über sein Schicksal im höchsten Grade besorgt und die Meisten hielten ihn schon für verloren. Es wurde eine Subscription eröffnet, zu welcher die Regierung 2000 Pfund Sterling beitrug, um den Capitain *Back*, der sich als Gefährte *Franklins* auf dessen erster Reise 1819 als Mann von Kopf und Herz gezeigt hatte, nach Amerika zu schicken, wo er zu *Lande* gegen die Küsten des Polarmeeres vordringen und Nachrichten über Ross einziehen sollte. Die *Hudsonsbay-Gesellschaft* versprach ebenfalls die Reise zu unterstützen. Capitain *Back* ging schon am 3. Februar 1833 unter Segel, begab sich über *Neu-York* nach *Montreal* in Canada und von da im Sommer nach dem *Grossen-Sklaven-See*, an dessen Ufern er unter 62° 48′ Breite überwinterte und während dieser Zeit Nachrichten

aus England erhielt, dass Capitain Ross bereits glücklich dort wieder angekommen sei. Indessen konnte *Back*, seiner übrigen Instruction gemäss, nicht zurückkehren, ohne gleichfalls etwas für die Wissenschaft gethan zu haben. Er hatte einen grossen Fluss entdeckt, den die Indianer *Thluitscho*, d. h. den *Grossen-Fischfluss* nannten, und fuhr nun im Sommer 1834 diesen Strom abwärts bis zu seiner Mündung, die er am 29. Juli an einer bisher noch nicht bekannten Stelle der Küste, unter 67° 11′ Breite und 94° 30′ westlicher Länge von Gr., erreichte. *Back* wartete hier vergebens bis zum 16. August auf günstiges Wetter, um seine Entdeckungen durch eine Meerfahrt längs der Küste erweitern zu können; denn es waren alle Anzeigen vorhanden, — namentlich eine westliche Strömung und Treibholz, — dass er sich hier an der nördlichen Gränze des Festlandes befand. Nur zu Lande konnte eine unbedeutende Küstenstrecke erforscht werden. Capitain *Back* begnügte sich daher mit der Ceremonie der feierlichen Besitznahme des neuentdeckten Landes, das er *Land König Wilhelms IV* nannte, und trat den Rückweg zum Grossen-Sklaven-See an, wo er abermals überwinterte und im Frühling 1835 nach England zurückreiste.

Die *Hudsonsbay-Compagnie* hatte durch die Unterstützungen, welche sie den Reisenden *Franklin, Richardson* und *Back* angedeihen liess, den ihr früher gemachten Vorwurf, dass sie gleichgiltig oder gar feindselig gegen wissenschaftliche Untersuchungen ihres Gebietes sei, von sich abgewälzt. Sie that noch mehr, und veranstaltete im Jahre 1836 eine eigene Expedition nach den Polargegenden, auf eigene Kosten und durch Leute, die in ihrem Dienste angestellt waren. Die Beamten *Thomas Simpson* und *Dease*, Ersterer ein Bruder des in Amerika residirenden Gouverneurs Georg Simpson, wurden nebst zwölf andern Personen zu Lande abgeschickt, um die noch unbekannten Theile der Nordküste *westlich* gegen die *Barrow-Spitze* und in *Osten* gegen *Boothia* und die nordwestlichen Küsten des *Hudsons-Meeres* zu entdecken und zu untersuchen.

Die Reisenden gingen zuvörderst nach dem *Fort Chippewyan* am Athabaska-See, wo sie von 1836 bis 1837 überwinterten. Im Sommer 1837 erreichten sie den *Mackenzie-Strom*, fuhren diesen abwärts bis in's Eismeer und entdeckten hier, indem sie theils in Booten längs der Küste hinfuhren, theils zu Lande reisten, den ganzen von Franklin übrig gelassenen Küstenstrich bis westlich zur *Barrow-Spitze*. Sie gingen hierauf zurück und trafen im September am östlichen Ende des *Grossen-Bären-Sees* ein, wo sie den zweiten Winter, von 1837 bis 1838, zubrachten. Im Juni des letztern Jahres gingen Simpson und Dease nach dem *Kupferminen-Flusse* und erreichten am 1. Juli das Eismeer, mussten aber fast drei Wochen warten, ehe das Eis hier aufging. Der Zweck der Reisenden war, nach der *Umkehrspitze*, dem östlichsten Punkte, zu welchem *Franklin* auf seiner ersten Reise 1820 gekommen war, zu gehen und von dort weiter östlich bis gegen *Boothia* vorzudringen, da dieser Küstenstrich noch unentdeckt war. Diess gelang indessen nicht, sondern man kam bloss zu einer kleinen Bay an der Umkehrspitze, wo die Boote 22 Tage lang vom Eise eingeschlossen blieben, so dass man sich zur Umkehr entschliessen musste. *Simpson* unternahm jedoch vorher noch eine Fussreise längs der Küste und entdeckte in Osten ein

offenes Meer und jenseits desselben weit in Norden die Küste eines grossen Landes, das er, der Königin von England zu Ehren, *Victoria-Land* nannte.

Der Winter von 1838 auf 1839 wurde abermals am *Grossen-Bären-See* zugebracht. Im Juni 1839 fuhren die Reisenden zum zweiten Male den *Kupferminen-Fluss* in's Meer hinab und waren bis zum August so glücklich, die wichtigste aller bisherigen Entdeckungen zu machen. Sie kamen nämlich über die Mündung des von Back entdeckten *Grossen Fischflusses (Thluitscho)* hinaus und überzeugten sich, dass die von Ross so benannte Halbinsel *Boothia* keine *Halbinsel*, sondern eine wirkliche *Insel* sei, indem hier nirgends ein Zusammenhang mit dem Festlande wahrzunehmen war. Ein Vorgebirge unter 68° Br. und 94° 35′ westl. L. wurde *Cap Britannia* genannt, und weiter östlich davon wandte sich die Küste rechts oder nach Süden. Man hatte jetzt einen grossen Busen erreicht, von welchem schon *Back* durch die Eskimos die Versicherung erhalten hatte, dass er sich in südlicher Richtung bis auf 40 engl. Meilen der *Repulse-* und der *Wagers-Bay* des Hudsons-Meeres nähere. Auf die Erforschung dieses Meerbusens selbst waren *Simpson* und *Dease* bei der vorgerückten Jahreszeit nicht eingerichtet. Es wird dazu eine eigene Expedition erfordert werden, die von einem näher als der Grosse Bärensee gelegenen Punkte ausgehen muss. Indessen ist nunmehr dargethan, dass zwischen Boothia und dem Festlande *offenes Meer* ist, welches mit der *Prinz-Regenten-Einfahrt* in Verbindung steht, aus der die *Barrow-Strasse* in das *Baffins-Meer*, und die *Fury-* und *Hekla-Strasse* in den Fox-Canal des *Hudsons-Meeres* führt, und das Vorhandenseyn einer *nordwestlichen Durchfahrt* ist also nachgewiesen.

Es leuchtet ein, dass diese Entdeckung gegenwärtig nur noch ein *wissenschaftliches* Interesse hat, indem von der Benützung der Durchfahrt, die ohnehin nur einige Wochen lang, während des kurzen Polarsommers Statt finden könnte, am allerwenigsten zu einer Reise nach *Ostindien*, wie man in früherer Zeit geträumt hatte, gar keine Rede mehr seyn kann. Seit etwa zwanzig Jahren haben die *Walfischfänger* den ersten Nutzen aus den neuen Entdeckungen gezogen. Die Walfische hatten sich schon seit langer Zeit in dem Meere zwischen Grönland und Spitzbergen, wo der stärkste Fang sonst Statt gefunden, beträchtlich vermindert und sich nach andern Gegenden, hauptsächlich in die westlichen Theile des Polarmeeres geflüchtet, wo sie vor den Verfolgungen der Europäer sicher waren. Durch die neuern Entdeckungen sind nun aber auch diese Gegenden aufgeschlossen worden, und die Walfischfänger begeben sich jetzt vorzugsweise dahin, namentlich nach dem *Baffins-Meere*, von wo sie mit reichen Ladungen zurückkehren.

# ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: Abhandlungen der mathematisch-naturwissenschaftlichen Classe der königl.- böhmischen Gesellschaft der Wissenschaften

Jahr/Year: 1842

Band/Volume: 2

Autor(en)/Author(s): Sommer J.G.

Artikel/Article: Die nordwestliche Durchfahrt 49-63