

an der Quelle Kyla Tadschik wieder erreicht; die Herbstregen der beiden letzten Tage hatten den Boden schnell mit frischblühenden Safranblumen (*Crocus*) wie mit einem violettblauen Teppich überzogen und durch die großen Glocken der byzantinischen Herbstzeitlose fast Alles belebt; das cilicische Cyclamen hatte sich eben so schnell überall entwickelt. Sechs Steinböcke waren zur großen Zufriedenheit der Jäger erlegt und unter die Gesellschaft vertheilt. Am nächsten Tage wurde über Gaensin mit reicher botanischer Ausbeute das Standquartier Güllek erreicht, von wo man ausgezogen war.

Die Quelle des Cydnus und sein oberes Thalgebiet waren glücklich aufgefunden.

VII.

Die nordwestliche Durchfahrt und ihre Entdeckung.

Von C. Brandes.

(Hierzu eine Karte, Taf. III.)

The Discovery of the North-West Passage by H. M. Ship „Investigator“ Capt. R. M'Clure, 1850, 1851, 1852, 1853, 1854. Edited by Commander Sherard Osborn. From the Logs and Journals of Capt. Rob. L. M'Clure. Illustrated by S. Gurney Cresswell R. N. London, by Longman etc. 1856. 8. XIX und 405 Seiten.

Das vorliegende Buch gehört unstreitig zu den wichtigsten Werken der neuen arktischen Literatur. Der Name des Verfassers wird auf diesen Gebieten mit Ehren genannt. Im Jahre 1850 begleitete Osborn als Sec.-Lieutenant die große englische Expedition nach der Barrowstraße und hat in seinem Buche „*Stray Leaves from an Arctic Journal*“ eine ansprechende und gemüthvolle Reihe von Skizzen niedergelegt, welche den Hergang der Erkundungen und die Scenen der Erlebnisse anschaulicher schildern, als vielleicht irgend eine andere Darstellung. In den Jahren 1852—54 finden wir ihn unter den Officieren der Belcher'schen Expedition nach dem Wellington-Canal und Northumberland-Sund, aber in bitterer Verstimmung über manche wie es scheint ungünstige und nachtheilige Maafsregeln dieses Anführers und zuletzt in dem entschiedensten Zerwürfnis mit demselben, dessen Folgen ihm, so lange er unter seinen Befehlen stand, schwere Stunden bereiteten.

Bei der Rückkehr nach der Beechey-Insel, welche mittelst des Aufgehens des Segelschiffs Assistance mit dem Dampfboot Pioneer im August 1854 den Befehlen Belcher's zufolge erreicht wurde, traf er mit dem Capt. M'Clure und den Mannschaften des Investigator zusammen. Es läßt sich kaum zweifeln, daß Osborn bei der Ausführung des gegenwärtigen Werks sich nicht allein der Unterstützung, sondern auch einer besondern Theilnahme des ersten Entdeckers nordwestlicher Durchfahrten erfreut hat. Die ihm gestattete Benutzung der Aufzeichnungen und Tagebücher des Capt. M'Clure, für dessen Leistungen und Charakter Osborn die größte Verehrung hegt, giebt seiner Arbeit, trotz einiger Mängel, auf welche wir unten zurückkommen werden, namentlich für die Entdeckungsfahrten des Investigator, eine eigenthümliche Wichtigkeit. Denn außer dem Deutschen Miertsching hat kein Mitglied dieser Expedition eine auf die Kreise der Leserwelt berechnete Reisebeschreibung geliefert, und wir finden bis auf diesen Augenblick keine Andeutung einer Aussicht des künftigen Erscheinens eines solchen Buchs, während doch die einzige bis jetzt in England eröffnete Quelle, der officielle Bericht von M'Clure, sich in streng gemessenen Gränzen hält, daher manche lebensvolle und vorzugsweise Interesse erregende Seiten ganz unberührt läßt. Daneben ist es dem Verfasser sichtbar zu Statten gekommen, daß er die Mannschaft des Investigator — mit Ausnahme des Lieut. Cresswell, der bekanntlich schon im Anfange des Monats October 1853 mit den M'Clure'schen Depeschen in London anlangte — auf der letzten großen Station ihres Heimwegs, von der Beechey-Insel bis zur englischen Küste noch beisammen gesehen und somit Gelegenheit hatte, über das was sie erlebt, gesehen und erkundet haben, unmittelbare Nachrichten einzuziehen. So macht das vorliegende Buch einen sehr erfreulichen und selbst erhebenden Gesamteindruck. Wir folgen mit gespanntem Sympathieen der Erzählung, die den Verlauf einer thatenreichen, mit den größten Anstrengungen und Beschwerden verknüpften, durch wundergleiche Fügungen geretteten Expedition in einer gemüthvollen, gediegenen und inhaltvollen Darstellung an unsern Blicken vorüberführt und zugleich manche belehrende und ansprechende Mittheilungen über das Wesen der arktischen Natur beibringt.

Die Entdeckung der nordwestlichen Durchfahrt — oder vielmehr „zweier“ nordwestlichen Durchfahrten — durch Capt. M'Clure und seine Gefährten bildet den eigentlichen Mittelpunkt der Darstellung. Unser Verfasser hat indessen nicht unterlassen, die Motive und That-sachen, welche dreihundert Jahre lang so manche vergebliche und unglückliche Unternehmungen der arktischen Seefahrer zur Lösung dieser Aufgabe hervorgerufen haben, in einem einleitenden Capitel, wenn auch nur oberflächlich und in unvollständiger Kürze zusammenzufassen. In-

dem wir unsererseits versuchen, auf Entstehung, Wesen und Ereignisse einen kurzen Rückblick zu werfen, wird es nicht an Gelegenheit fehlen, die von ihm dargebotenen Notizen zu ergänzen und zu vervollständigen.

1) Entstehung der Idee nördlicher Durchfahrten.

Im Anfange des funfzehnten Jahrhunderts, als nach der langen Nacht des Mittelalters ein gesteigertes geistiges Leben in den europäischen Culturvölkern sich immer mächtiger Bahn brach, sehen wir auch den Trieb der geographischen Entdeckung mit aller Macht um sich greifen. Es ist bekannt, mit welchem Erfolge die Genuesen und ganz besonders die Venetianer, angespornt von Handelsspeculationen, sich in dem Alleinbesitz des Verkehrs mit Kleinasien und Aegypten nach und nach festgesetzt, und ihre mittelbaren Verbindungen bis zu den ostindischen Halbinseln und Inseln, ja bis China und Japan ausgedehnt hatten. Allein diese Verbindungen, wie ergiebig sie sich zeigten, waren den größten Schwierigkeiten und Verwickelungen ausgesetzt. Damals machten sich mehr als je die Schranken fühlbar, welche das mittelländische Meer, als ein nach Osten zu von Land eingeschlossenes Becken, von dem fernen Orient absperreten. Die Häfen von Beyrut und Alexandrien blieben den venetianischen Schiffen das äußerste Ziel ihrer Handelswege. Dort waren sie genöthigt, sich den Schutz und die Vermittelung der Araber zu sichern, die ergriffen von fanatischem Eifer für die Ausbreitung des Mohamedanismus, in kühner Thatkraft und mit unwiderstehlichem Muthe das Innere des geheimnißvollen Welttheils Afrika durchdrungen hatten, und mit ihren Fahrzeugen auf dem weiten indischen Ocean dermalen eine gewisse Alleinherrschaft behaupteten. Aus dem entferntesten Orient — von Timor, Borneo, China, Japan, Siam, Malacca her — lieferten sie den Caravanenführern in den Hafensplätzen, namentlich zu Aden und Ormuz, jene kostbaren Ladungen von Gewürz und Specereien, Perlen und Edelsteinen und von allerlei begehrtem Holz. Wie weitläufig und gehemmt dieser Handelsverkehr den europäischen Handelsfahrzeugen auch gewesen ist; die Organisation des Betriebes liefs den Umständen nach wenig zu wünschen übrig. Er hat den italienischen Seestädten in den letzten Jahrhunderten des Mittelalters einen außerordentlichen Glanz und Reichthum und neben manchen fabelhaften Nachrichten doch auch manche schätzbare Kunde aus jenen fernen Gebieten gebracht.

Allein bei diesem Glanz der Reichthümer, bei einer solchen mangelhaften Kenntniß blieb es nicht. Es muß dahin gestellt bleiben, ob die Venetianer den Gebrauch der Magnetnadel von China her sich angeeignet haben; gewiß ist, daß ihre Schiffer im Anfange des 14. Jahr-

hundreds sich des Compasses bedienten, dafs von ihnen aus diese weltgeschichtliche Erfindung auch den übrigen seefahrenden Nationen Europa's zu Gute kam. So wurden nach und nach die weiten Flächen des unendlichen Oceans dem europäischen Unternehmungsgeist erschlossen. Hinfort entwickelten sich die Pläne einer unmittelbaren maritimen Verbindung mit den Wunderländern des fernen Ostens in unwiderstehlichem Fortschritte. Da das mittelländische Meer keine „Durchfahrt“ gestattete, suchten die portugiesischen Schiffer, angeregt durch die fragmentarischen Nachrichten und Erinnerungen aus längst verschwundenen Zeiten, nach einem Wege längs der afrikanischen Westküste. Unermüdlich haben sie fast durch das ganze Jahrhundert hin in unausgesetztem Vordringen bei ihrem Streben ausgeharrt, bis sie zuletzt das Ziel erreichten. Es liegt etwas eigenthümlich Ergreifendes in dem Moment, mit welchem die Aussichten und Wünsche des längst verstorbenen Prinzen Heinrich des Seefahrers in Erfüllung gingen. Bartholomäus Diaz hatte zuletzt, ohne es zu wissen, in Sturm oder Nebel das Vorgebirge der Guten Hoffnung umsegelt. Wer könnte sich nicht lebhaft denken, wie er auf der weiteren Fahrt zu seiner unermesslichen Freude nach und nach darüber gewifs wurde, dafs der Küstenlauf eine entschieden nördliche Richtung annahm! — An der südlichen Küste von Afrika, in der Algoa-Bai, hielt er vor einer kleinen Insel, der er den damals so häufigen Namen Santa Cruz beilegte. Und hier, umbraust von einer unermesslichen unbekanntem See und Angesichts jener geheimnifsvollen, von keinem Europäer noch besuchten Wildnisse, begehrt der glückliche Seefahrer mit seinen Gefährten am Tage des Kreuzes (14. September) 1486 die Feier der Messe und des Abendmahls, um sowohl im Namen seines Königs als der christlich-katholischen Welt von der neuen Entdeckung Besitz zu ergreifen. So steht Portugal endlich an dem ersehnten Ziele seiner Wünsche und Hoffnungen. Der Seeweg nach Ostindien ist aufgefunden; die unmittelbare maritime Handelsverbindung mit den Wunderländern des fernen Ostens angebahnt. Allein schon während des Forschens und Suchens nach diesem Wege war es nur zu klar geworden, wie mannichfachen Fährlichkeiten, wie vielen Wechselfällen die weit-ausgedehnte Seereise längs der afrikanischen Küste unterworfen war. Von allen Seiten waren die Schiffer bald durch tückische Untiefen, bald unter furchtbaren Stürmen und Nebeln, bald auch durch die Wildheit und Rohheit der Küstenbewohner den grössten Gefahren preisgegeben. Dem vom Aufschwunge einer vorwärts treibenden Entwicklung ergriffenen Sinne der Menschheit vermochte die neuentdeckte Fahrstraße voraussichtlich keine dauernde Befriedigung zu bieten.

So fügte es sich, dafs dem letzten Jahrzehnt des scheidenden Jahr-

hundreds eine große weltgeschichtliche Entscheidung vorbehalten blieb. Während das Streben der portugiesischen Seefahrer eben noch einem allmählich errungenen Gelingen entgegengeht, sehen wir den Genuesen Christoph Columbus erfüllt von ganz andern Plänen an den Königshöfen und in den Klöstern der iberischen Halbinsel umherirren. Und als mit dem Fortgange der Zeit Vasco da Gama mit den Mönchen des Klosters Thomar in der Schlofskapelle zu Belam sich durch eine andachtsvolle Nacht auf die vollendende Fahrt vorbereitete, hatte Columbus bereits den ersten Triumph der glänzenden Resultate seiner über den weiten atlantischen Ocean hin westlich gerichteten Entdeckungsreise gefeiert.

Es wird für alle Zeiten eine an überraschenden Ideenverbindungen fruchtbare Erinnerung sein, wie verschiedene, aber doch bis auf den heutigen Tag unberechenbar nachwirkende Erfolge jene beiden Expeditionen der Krone Portugal einerseits und der Castilien's andererseits nach und nach mit sich gebracht haben. Vasco da Gama erreichte auf dem bereits ermittelten Wege nach langer Fahrt Ostindien. Columbus kehrte ohne je seine Täuschung gewahr zu werden, mit der freudigen Zuversicht zurück, das erstrebte Problem, die Entdeckung eines westlichen Seewegs nach Ostindien, gelöst zu haben. Er hat die Ueberzeugung auf dem Wege nach Westen den Osten Asiens erreicht zu haben, mit ins Grab genommen. Niemals ist in ihm die leiseste Ahnung erwacht, daß er Entdecker eines großen Welttheils geworden war, dessen Continental-Masse vom $73^{\circ} 54'$ n. Breite bis zum $53^{\circ} 55'$ südl. Breite auf eine Strecke von 2000 geographischen Meilen die beiden Weltmeere des Atlantischen Oceans und des Stillen Meeres trennt.

Zu gleicher Zeit erschienen die Engländer zuerst auf der Bahn ihrer Entdeckungen. Auch hier glänzt der Name eines italienischen Seefahrers an der Spitze einer Reihe großartiger Unternehmungen. Der Venetianer Johann Cabot (Giovanni Gabota) entdeckte auf einer Expedition, welche die Kaufleute von Bristol zur Aufsuchung eines westlichen Seewegs nach Indien ausgerüstet hatten, am Johannistage des Jahres 1497 Neufundland. Sein Sohn Sebastian, in dem folgenden Jahre auf Kosten der englischen Regierung entsandt, suchte nach dem Tode seines Vaters die von diesem vergebens erstrebte Seefahrt nach Ostindien zu vollenden. Er hatte den Rand des nordamerikanischen Festlandes bis zum $61.$ Grad n. B. hinauf, wo die Küste eine entschiedene Richtung nach Nordost bemerken liefs, verfolgt, war hierauf, immerfort nach einer Durchfahrt suchend bis zur äußersten Südspitze der Halbinsel Florida hinabgesegelt, von wo auch er, da ihm die Lebensmittel ausgingen, unverrichteter Sache nach England zurückzukehren sich genöthigt sah. Ein solches Mißlingen schreckte die englische Na-

tion zur Zeit von weitem Versuchen ab. Dazu kamen politische und bürgerliche Unruhen. Die Regierung Heinrichs VIII. war gröfseren Unternehmungen zur See nicht günstig. Dreifsig Jahre lang fehlt jede Spur derselben.

Nichts würde irriger sein als die Voraussetzung, dafs die allmählich sich aufklärende Thatsache der Entdeckung des neuen Welttheils der westlichen Hemisphäre bei den Spaniern, die wir vor allen andern Nationen mit der Besitznahme beschäftigt finden, das Streben, auf dem Wege nach Westen Ostindien zu erreichen in den Hintergrund gedrängt hätte. Weder die Entdeckung der weitausgedehnten Landstriche des centralen und südlichen Amerika, noch die Reichthümer an Gold und Silber und Produkten, welche die neuen Inseln darboten, vermochten das alte Ziel ihren Augen zu entrücken. Balboa hatte bei der Entdeckung des Stillen Meeres jenseit der darischen Landenge nichts eiliger, als diese See für die spanische Krone in Besitz zu nehmen. Wir sehen Cortez mit dem Problem der Nordwestpassage beschäftigt; die spanischen Vicekönige in Amerika senden eine Expedition nach der andern aus. Ja, es kommt vor, dafs Landexpeditionen mit den zur See abgesandten Geschwader combinirt werden, um endlich hindurch zu gelangen. Vom spanischen Hofe aus wurden noch um die Mitte des Jahrhunderts diese Unternehmungen nicht nur begünstigt und angefeuert, sondern auch durch selbstständige Ausrüstungen mit denselben gewetteifert. Man hielt es augenscheinlich für unwürdig und unerträglich, bei negativen Berichten sich zu beruhigen.

Seitdem Ferd. Magellan die erste Durchfahrt in der nach seinem Namen benannten Strafe, — die eben weil sie im äufsersten Süden des Continents sich öffnet, kaum den Namen einer Durchfahrt verdient ¹⁾ — entdeckt und auf seiner weitem Fahrt durch die Südsee bei dieser ersten „Reise um die Welt“ mehrere ostindische Inselgruppen der spanischen Krone förmlich zugeeignet, sehen wir die Spanier immer mächtiger von dem Anspruche der Herrschaft auf dem Meere erfüllt. Sie mochten sich jener Inselgruppen zu Gunsten Portugals bald wieder entäufsern: — an dem Gedanken der Alleinherrschaft zur See hielten sie fest. Wer vermöchte zu sagen, wie viele Seeschiffe sie vor den Holländern und Engländern nach den weiten Gebieten des Stillen

¹⁾ Das sogenannte Feuerland ist kaum für etwas anderes, als für einen südlich abgetrennten Archipelagus anzusehen, s. Alex. v. Humboldt *Examen critique de l'histoire de la géographie du nouv. continent etc.* Vol. II. p. 18 f. (Uebersetzung von Ideler I. 300 f.) und sonst. So lange das Cap Horn noch nicht entdeckt war, galt jedoch die Magellan-Strafe als eine „Durchfahrt.“ Man weifs wie die Spanier in der letzten Hälfte des 16. Jahrh. Versuche gemacht haben, sich an derselben durch die Anlage von Forts festzusetzen und wie namentlich die Bemühungen des Capt. Sarmiento den unglücklichsten Ausgang gehabt haben.

Meeres entsandt, wie weit sie ihre seitdem auf lange Zeit wieder verlorenen Entdeckungen im australischen Inselreiche ausgedehnt haben! Demnach hatten ihre Anstrengungen Meister der Seewege zu bleiben ein praktisches Motiv. Gewifs, wenn es irgend eine westliche Durchfahrt von Europa nach Ostindien gab, so hing die Beherrschung derselben mit der Idee des Principats zur See aufs Engste zusammen.

Es ist eine eigenthümliche, aber keineswegs schwer zu erklärende Erscheinung, dafs die seefahrenden Nationen im 16. und 17. Jahrhundert bemüht sind, einerseits ihre wirklichen Entdeckungen in den Schleier des Geheimnisses zu hüllen, andererseits dagegen mit dem Schein neu aufgefundener Seewege zu glänzen. Daher die fabelhaften Nachrichten verschiedener Durchfahrten, welche zum Theil erst im 19. Jahrhundert vollständig beseitigt sind; z. B. von Martin Chaque, der 1556 von Indien her im 59° n. Br. die Durchfahrt zum Atlantischen Meer gemacht haben wollte; — von Andr. Urdaneta um dieselbe Zeit, — von Salvaterra aus Vittoria im Jahre 1568, — von Maldonado der im Jahre 1588, und Juan de Fuca der im Jahre 1592 auf der Strafse von Anian aus dem Stillen Meere nach Europa hindurchgesegelt sein wollte, — und zuletzt die nicht vollständig aufgeklärte Reise des Bartholomäus de Fuentes oder Fonte, welcher laut eines erst 1708 (in engl. Uebersetzung) durch den Druck veröffentlichten Schriftstücks durch Stromverbindung von der Westküste Amerika's aus in die Hudsonsbai gelangt und dort Kauffahrteischiffen aus Boston, deren Namen er sogar nennt, begegnet zu sein behauptet. Nachweislich ist eine grofse Anzahl der bemerkenswerthen Küstenpunkte (z. B. Rio de Janeiro durch De Solis im Jahre 1516; der Mississippi bei der ersten vollständigen Erforschung der Küsten des mexicanischen Golfs durch Pinedo im Jahre 1519; die gesammte Ostküste der Vereinigten Staaten durch Stephen Gomez im Jahre 1525) unter dem Suchen nach einer Durchfahrt entdeckt. Im 16. Jahrhundert wurde namentlich in Amerika an dem Vorhandensein einer oder selbst mehrerer Durchfahrten durch das nördliche Gebiet des amerikanischen Continents kaum ein Zweifel gehegt. Denn davon mußte man doch nach und nach Gewifsheit erlangt haben, dafs der in jener Zeit ungleich besser bekannte, seinen Küstenzügen nach im Osten wie im Westen hinlänglich untersuchte südliche Theil des Continents nirgendwo eine solche Durchfahrt gewährte. In der That waren bis zur Magellan-Strafse hinab auch die Küsten-Verhältnisse in Südamerika viel einfacher als bei Nordamerika, wo die canadischen Seen und in noch viel gröfserem Maafse die Hudsonsbai nebst dem unentwirrbaren Labyrinth von Inseln, Buchten, Vorgebirgen und Meerengen im Osten, — dazu die Fuca- und Vancouver-Strafse im Westen, durch eine eigenthümliche Ideenverwirrung über die fabelhafte Anian-

Strafse und durch die Unsicherheit der Seefahrer in den exacten Wissenschaften, allerlei abentheuerliche Einbildungen und Vorspiegelungen begünstigte.

2) Blick auf die Unternehmungen zur Auffindung einer Nord-Ost-Passage.

Unter der Regierung der Königin Elisabeth stand die englische Nation im ersten Anlauf die Herrschaft der See zu erringen. Ihre Schiffe hatten fast schon hundert Jahre zuvor das nordamerikanische Festland entdeckt; allein die damalige Begeisterung für maritime Unternehmungen war nicht von Dauer gewesen. Die entdeckten Küsten und Landschaften blieben weit hinter dem blinkenden Reichthum des südlichen und centralen Amerika zurück; sie erschienen ärmlich und dürftig gegen jene Continentalgebiete, welche den Kriegszügen von Cortez und Pizarro so unermessliche Beute gebracht hatten. Weder Gold und Silber, noch glänzende Paläste, noch volkreiche und wohlangebaute Landschaften lohnten oder lockten die Besucher. Nirgends war dort ein unmittelbarer Impuls für Anstrengungen und Gefahren zur See geboten. — In den südlichen Meeren übten die Spanier und Portugiesen unbestritten die Seeherrschaft. — Darüber war man sich klar geworden, wollte England, wie die insulare Stellung zu erheischen schien, durch seine Marine und durch den Seehandel emporkommen, so mußte es zunächst im Norden des vermeintlich vorhandenen Seewegs nach Cathai und Zipango sich zu bemeistern suchen. Dieser Gedanke schlug in jener Zeit tiefe Wurzel und seitdem sind die Versuche und Anstrengungen, welche aus dem aufstrebenden Geist der britischen Nation hervorgingen, nicht wieder zur Ruhe gekommen.

Wie großes Interesse es auch gewährt diese Fahrten der Reihe nach zu verfolgen — die ewig wechselnden Aussichten und die immer neuen Hoffnungen, unter welchen ohne Unterlaß neue Entwürfe und Unternehmungen reiften, in ihrem Entwicklungsgange sich zu vergegenwärtigen, — die Abentheuer, das Mißgeschick und die Opfer, von welchen sie begleitet waren, sich vorzuführen, — wir haben uns hier auf einen kurzen Ueberblick dieses reich bewegten Lebens zu beschränken.

Bei der Aufgabe, auf einem Wege im Norden die Wunderlande des Ostens zu erreichen, ergab sich sogleich auf den ersten Blick, daß zwei entgegengesetzte Richtungen zur Lösung führen konnten. Denn sowohl im Osten als im Westen konnten Wege zu dem gesuchten Ziele führen und der Unterschied der absoluten Entfernung war im Ganzen, wie man meinte, nicht eben erheblich. So sind die Kunstausdrücke der „Nord-Ost-“ und „Nord-West-Passage“ (der „nordöstlichen“ und

„nordwestlichen Durchfahrt“) in Umlauf gekommen. Daneben haben Gedanken und Pläne, nahe an dem Nordpol vorüber oder wohl gar über denselben hinweg eine Bahn nach Ostindien zu finden in jenen Jahrhunderten die Seele manches abentheuerlichen Geistes stark aufgeregt, zumal einzelne Seefahrer entweder durch Mangel ihrer geographischen und mathematischen Kenntnisse irre geleitet, oder auch aus Wohlgefallen an eiteln Uebertreibungen, alles Ernstes Glauben machten, daß sie bis auf geringe Entfernung dem Nordpol nahe gekommen wären ¹⁾.

In der Mitte des 16. Jahrhunderts wurde der bereits ergraute Sebastian Cabot noch einmal die Seele neuer englischer Unternehmungen. Sehr merkwürdig, daß er, mit einer Fülle der schätzbarsten Erfahrungen aus dem spanischen Seedienste in seinen alten Tagen mit Ehren ²⁾ nach England zurückkehrend, soviel wir wissen zuerst, die Blicke nicht auf eine nordwestliche, sondern auf eine nordöstliche Durchfahrt richtete. Wie es kam, daß er diese Idee mit außerordentlicher Lebendigkeit verfolgte, ist nicht recht ersichtlich. Vielleicht hat er bei einer Nordwest-Passage Störungen und Conflictte mit den spanischen Geschwadern gefürchtet, die damals an der nordamerikanischen Westküste bis weit nordwärts hinauf kreuzten. Kaum läßt sich denken, daß er in einer Zeit, wo Jedermann das Vorhandensein dieser Bahn voraussetzte, an derselben wesentliche Zweifel gehegt hätte. Wie dem auch sein mochte, er war die Seele des neuen Versuchs, eine nordöstliche Durchfahrt längs der asiatischen Nordküste aufzufinden. Von seiner Hand sind die Anweisungen und Verhaltungsbefehle entworfen, mit welchen drei Entdeckungsschiffe unter der Anführung des Sir Hugh Willoughby am 10. Mai 1553 aus dem Hafen von Greenwich nach der Spitzbergischen See hinaufsteuerten.

Uebersaus groß war die Zuversicht, in welcher man einem glücklichen Erfolge dieses Unternehmens entgegen sah. Während der Lauf zunächst nach den eiserfüllten Polarregionen ging, hatte man gleichwohl Bedacht genommen, die Fahrzeuge zur Abwehr der Würmer, welche im tropischen Klima Indiens dem Holze der Schiffe gefährlich werden,

¹⁾ Behauptung, daß holländische Walfischfahrer von Nowaja Semlja aus 1655 dem Nordpol auf einen Grad nahe gekommen, in den *Philosophical Transactions of the Royal Society of Sciences* 1675. Ein Mitglied dieser Societät, Joseph Moxon, suchte seine Ueberzeugung, daß gerade auf dem Nordpol ein freies offenes Meer sich ausbreite, daher der beste Weg nach Japan über den Nordpol gehe, in einer besondern Schrift darzulegen.

²⁾ Er führte die bezeichnungsvollen Prädicate „Großpilot (*Grand Pilot*) von England,“ „Verwalter der Geheimnisse (*Governor of the Mysteries*) der Genossenschaft unternehmender Kaufleute zur Entdeckung unbekannter Gegenden, Reiche, Inseln und Plätze.“

mit einem dünnen Ueberzuge von Blei zu versehen. Die Abfahrt aus dem Hafen von Ratcliff war ein mit außerordentlichem Jubel begangenes Ereigniß. Unter weithin hallenden Freudensalven wurden die Anker gelichtet. Augenzeugen und Zeitgenossen wissen die Theilnahme des Hofes und der Hauptstadt nicht lebhaft genug zu schildern. Die üble Vorbedeutung, welche von Einigen in dem durch die Ungunst des Wetters herbeigeführten Aufenthalt zu Harwich abgeleitet wurde, scheint bald wieder vergessen zu sein.

Desto furchtbarer war der Eindruck als nach Jahr und Tag die Botschaft des unglücksvollen Ausgangs sich verbreitete. Die drei Schiffe wurden, ehe sie noch nach dem Nordcap kamen, bei den Lofoden-Inseln von einem Sturme zerstreut. Willoughby erreichte mit zwei Schiffen (Bona Esperanza und Bona Confidentia) die nördliche Küste des russischen Lappland, einige Meilen westwärts der Einfahrt zum Weissen Meer. Dort erlag er mit 70 Gefährten in äußerster Hülfslosigkeit nach verzweifelten Anstrengungen, unter den Qualen des Hungers und der Kälte, der furchtbaren Strenge des arktischen Winters. Ein grauenvoller Anblick, als im folgenden Sommer die erstarrten Leichname in den Eiswüsten der Küste entdeckt wurden. In Commodoreschiff fand man das Tagebuch des General-Capitain Willoughby, ein Schriftstück, welches in seiner starren Dürftigkeit gleichwohl ein sprechendes Bild des jammervollsten Verkommens aufrollt.

Das dritte Schiff des Willoughby'schen Geschwaders giebt ein charakteristisches Beispiel des abentheuerlichen, planlos umherfahrenden Wesens, welches, als ein eigenthümliches Merkmal jener Zeiten öfters entgegentreift. Geleitet vom Capt. Burrough und Chancellor, erreichte die „Edward Bonaventura“ nach überstandnem Sturme glücklich den unter Umständen zum Wiedervereinigungspunkt bestimmten norwegischen Hafen Wardoëhus. Nachdem einige Tage unter dem Zuhelfen auf die Ankunft der beiden andern Schiffe verflossen sind, kommen einige schottische Seefahrer, die aufs eindringlichste von der Wiederaufnahme der Fahrt nach Norden abmahnen und die Gefahren der arktischen See mit den abschreckendsten Farben schildern. Aber nichts liegt dem kühnen Seefahrer entfernter als der Gedanke an Rückkehr. Chancellor betheuert: eher werde er in den Tod gehen als sich von seiner Mission abbringen lassen. So gelangen die Reisenden auf dem weitem Verfolgen des Weges nach Osten in das Weisse Meer, welches damals von einem (an der Stelle der im folgenden Jahrhundert aufblühenden Stadt Archangel belegenen Kloster) den Namen der St. Nicolaus-Bucht führte. Küste und Land scheinen den Ankömmlingen nicht minder neu gewesen zu sein als den Einwohnern des Landes der Anblick des Schiffes und seiner Mannschaft. Die Fremdlinge wurden von

ihnen aufs Freundlichste bewillkommenet und aufgenommen. Indem Chancellor vernimmt, dafs er sich auf moscovitischem Gebiet befindet und sich von dem damaligen Großfürsten Iwan Wasiljewitsch IV. zu einem Besuch nach Moskau eingeladen sieht, denkt er nicht weiter an China und Indien. Auch selbst in England, wo in der Zwischenzeit die Königin Maria nach Eduards IV. Tode den Thron bestiegen hatte, scheint man den eigentlichen Zweck der Ausrüstung, die Nordostpassage, augenblicklich ganz aus den Augen verloren zu haben, während die Erzählungen von der Aufnahme, welche Chancellor in Moskau gefunden hatte, mit gespanntem Interesse gehört wurden. Die angeknüpfte Verbindung mit Rußland erweckte die größten Hoffnungen. In der That ist diese Reise als die erste Grundlage des seitdem entwickelten politischen und Handels-Verkehrs zwischen England und Rußland anzusehen. Die Königin Maria ertheilte der englischen Handels-Compagnie ausgedehnte Privilegien. Schon im folgenden Jahre ging ein noch unter Sebast. Cabot's Leitung ausgerüstetes Geschwader unter Segel, um die neue Entdeckung weiter zu verfolgen und Handelsverbindungen in Gang zu bringen.

Kaum waren indess zehn Jahre vergangen, als die Idee des nordöstlichen Seewegs nach Japan, China und Ostindien bereits wieder neue Unternehmungen ins Leben rief; denn schon 1568 lief die Expedition unter Bassendine, Woodcocke und Rich. Browne aus, — von welcher wir nichts als die bemerkenswerthen Instructionen kennen, während über den Verlauf und Erfolg derselben alle Nachrichten fehlen. Ihr folgte 1580, nach einem ähnlichen Plane projectirt, die Expedition von Pet und Jackman, welche gleich jenseits der Waigatz-Insel zur Umkehr genöthigt und fast als fruchtlos angesehen wurde. Allein weder das Interesse der Forschungen über diese Gegend, noch auch die Unternehmungslust konnten unter all' diesem Mißlingen erstickt werden. Aus einem Aufsatze von Anton Marsh, Factor der moscovitischen Compagnie in England, ergibt sich, wie man schon damals sich angelegen sein liefs, auch russische Quellen zu Erkundungen über jene Gegenden zu Rathe zu ziehen. Ein englisches Entdeckungsschiff, dessen Namen und Führer nicht aufbehalten sind, ist schon vor 1584 durch die Karische See bis zum Ob vorgedrungen, hatte aber dort an den Küsten Schiffbruch erlitten. Die ganze Mannschaft war von den wilden Eingeborenen ermordet.

Gleichzeitig traten auch andere nordeuropäische Seefahrer und namentlich Holländer auf diese Bahnen. In den Jahren 1594 und 96 hat der holländische Seefahrer Barentz zwei vergebliche Versuche gemacht, auf dem nordöstlichen Wege nach China zu gelangen. Der berühmte Hudson und Cherie (nach ihm wurde die Cherie-Insel benannt) mach-

ten, nachdem im Anfange des 17. Jahrhunderts ein Versuch über den Nordpol hindurchzudringen, gänzlich mißlungen war, vergebliche Anstrengungen zur Vollendung der Nord-Ost-Passage. Endlich kam es i. J. 1675 dahin, daß die Königl. Gesellschaft (*Royal Society of Sciences*) zu London die Angelegenheit in ihre Hand nahm und im Jahre 1676 die Aussendung des Capt. Wood mit zwei Schiffen bewirkte. Aber dieser Versuch ist auch der letzte gewesen. Die Nachrichten von Hudson und namentlich die in Holland umgehenden Erzählungen von dem offenen Wasser in höheren Breitegraden bestätigten sich nicht. Das Jahr mag der arktischen Schifffahrt vorzugsweise ungünstig gewesen sein. Die Hindernisse des Vordringens waren so groß, daß Capt. Wood in der Unmöglichkeit weiter zu kommen oder auch nur bis zu den früher erreichten Punkten zu gelangen die holländischen wie die englischen Berichte als falsch verwünschte. Das angebliche Nowaja Semlja, meint er, bilde mit Grönland einen Continent, der möglicher Weise mit der Großen Tartarei zusammenhänge! — In der That scheinen neue Irrthümer und Schrecken die einzigen Errungenschaften dieses mit so großer Ueberlegung entworfenen Unternehmens gewesen zu sein.

3) Suchen nach einer Nordwest-Passage im 16., 17. und 18. Jahrhundert.

Inzwischen waren noch in England Untersuchungen zur Auffindung der Nordwest-Passage nicht bloß längst wieder aufgenommen, sondern sogar mit möglichst größerer Lebhaftigkeit verfolgt als die Richtung nach Nordosten. So viel wir sehen, ist Franz Drake der erste Brite gewesen, der vom Stillen Meer aus nach derselben gesucht hat. Indem dieser kühne und thatkräftige Seefahrer alles aufbot, um die spanische Seeherrschaft zu beschädigen und wo möglich zu vernichten, sehen wir ihn auf jener berühmten Fahrt durch die Magellanstraße die englische Flagge zuerst in das Stille Meer hinaustragen. Die spanischen Fahrzeuge, auf welche er traf, waren eines so kühnen Gegners nicht gewärtig. Längs der Westküste des neuentdeckten Continents fällt ihm reiche Beute zu. Alles gelingt ihm; nur sein Bemühen, im Norden eine ostwärts nach der Heimath führende Straße zu finden, gelingt ihm nicht. Er sieht sich zuletzt genöthigt, dem Eise und der Kälte des Nordens zu weichen und da ihm die Rückreise durch die so hart heimgesuchten Gegenden und durch die Magellanstraße bedenklich scheinen mochte, kam er fast wider Willen zu dem Entschlusse eine Reise um die Welt zu machen und über die Molukken und das Vorgebirge der Guten Hoffnung zurückzugehen. — Gleichzeitig hat Martin Frobisher, aufgemuntert durch das außerordentliche Interesse der Königin Elisabeth, in den Jahren 1576—81, von der atlantischen Seite her vier den Haupt-

sachen nach verfehlte Fahrten ausgeführt, deren Endpunkt die nach seinen Namen bekannte Strafe bezeichnet.

Mit der letzten dieser arktischen Seereisen sind wir bereits in das Jahrzehnt der Entdeckungen des John Davis (1585—87) eingetreten. Die Verdienste dieses Seefahrers werden der Nachwelt unvergesslich bleiben. Nach ihm ist der Eingang jenes wichtigen von den grönländischen Normannen nach allen Richtungen befahrenen Meeresarms benannt, welcher im Westen von Grönland den einzigen wirklichen Seeweg aus dem atlantischen Ocean zum Stillen Meere darbietet. Gleichwohl waren alle früheren Erinnerungen der heutigen Davisstrafe unter dem vergeblichen Durchfahrt-Suchen in niederen Breiten auf lange Zeit aus dem Gedächtniß der Menschheit geschwunden. Es blieb dem Forschungsgeist und den Entdeckungs-Fortschritten unserer Tage vorbehalten, jene Zone gleichsam neu zu beleben.

Wie durch ein Spiel des Zufalls gehört demselben Jahrzehnt jene apokryphische Durchfahrt des Maldonado im Jahre 1588 an, an deren Erzählung sich bis in das gegenwärtige Jahrhundert merkwürdige Täuschungen angesetzt haben. Ueber den augenscheinlich fördernden Einfluß geographischer Irrthümer ließen sich die merkwürdigsten Thatfachen beibringen. Unleugbar haben die falschen Berichte von angeblichen Nordwest-Passagen stets die größte Einwirkung geübt. Sie haben an der unermüdlichen Ausdauer in fortwährenden erneuten Versuchen und an den dadurch vermittelten Entdeckungen einen wesentlichen Antheil. Immerfort wird die vergebliche Umkehr allerlei Unfällen — bald einer plötzlichen Meuterei der Schiffsmannschaften, bald dem eintretenden Mangel an Lebensmitteln, Beschädigungen der Schiffe u. s. w. — zugeschrieben, die im Augenblicke des vermeintlichen Gelingens noch einmal Alles vereitelt hatten oder vereitelt haben sollten.

Im Laufe der Zeit konnte es nicht fehlen, daß zuletzt die gehegten Vermuthungen für eine Nordwest-Passage ausschließlichs theils auf die Hudsons-Bai, theils auf das wegen der unzähligen Einschnitte, Buchten und Inselbildungen schwer zu entwirrende Gebiet im Nordosten derselben, theils endlich auf die Davisstrafe sich beschränkten. Indem wir uns begnügen, an die Entdeckungsfahrten von Hudson, der zum Märtyrer seiner Bestrebungen wurde, und von Thomas Button (1613) vorübergehend zu erinnern, gedenken wir der merkwürdigen Thatsache, daß Baffin, nachdem er in der nach seinem Namen benannten „Bai“ keinen Ausgang nach Westen gefunden und die Möglichkeit einer nordöstlichen Durchfahrt mittelst derselben entschieden aufgegeben hatte, in seinen letzten Lebensjahren — in ähnlicher Weise wie einst Sebastian Cabot — noch mit Plänen der sogenannten nordöstlichen Durchfahrt beschäftigt gewesen ist. Sein Andringen, von

der japanischen See aus über Nordasien hin und durch die spitzbergische See eine Durchfahrt zu suchen, hat indess keinen Anklang gefunden. Als Idee und Anschauung ist dieser Entwurf gleichwohl höchst merkwürdig.

Das eigentliche Eingangsthor aus dem Stillen Meere zur nördlichen Polarsee und die Thatsache, dafs Asien und Amerika durch eine Meeresstrafse von einander getrennt sind, wurde 1728 durch den Dänen Behring ermittelt, dessen Talent durch Peter den Grofsen für den russischen Seedienst gewonnen war. In England blieb die Hoffnung, durch die Hudsons-Bai einen Ausweg zum Stillen Meer zu finden, auch im 18. Jahrhundert immer noch vorwiegend. Man konnte von jenen trügerischen Nachrichten, die durch die Presse immer mehr an die Oefentlichkeit gelangten, nicht loskommen. Fünfzehn Jahre nach der Entdeckung der Behringstrafse hat die englische Regierung jene berühmte Acte erlassen, durch welche auf die erste Ermittlung einer durch die Hudsons-Bai nach dem „westlichen und nördlichen Ocean von Amerika“ (d. h. nach dem Stillen Meere) führenden Durchfahrt für Privatfahrzeuge britischer Unterthanen ein Preis von 20000 Pfd. Sterling gesetzt wurde.

Die Erwartungen, unter welchen dieser Aufruf erlassen wurde, zeigten sich jedoch verfehlt und nachdem mehr als dreissig Jahre ohne bemerkenswerthe Wirkung desselben vorübergegangen waren, kam es zu sehr wesentlichen Abänderungen. Denn im Jahre 1776 erschien eine neue Preisverkündigung, welche die bisherige Beschränkung auf die Hudsons-Bai aufhob und zugleich bestimmte, dafs fortan auch die Anführer der von der englischen Regierung ausgerüsteten Schiffe bei der Concurrenz zugelassen werden sollten. Indem so die Ertheilung des ausgeschriebenen Preises auf jede für Seeschiffe zugängliche Verbindung zwischen dem Atlantischen und Stillen Meer sich ausdehnte, wurde durch einen eigenen Zusatz demjenigen Schiffe, welches dem Nordpol auf einen Grad nahe gekommen sein würde, der kleinere Preis von 5000 Pfd. Sterling zugesichert; in der That ein sprechendes Zeugniß der zur Zeit herrschenden geographischen und nautischen Ansichten, an welchen noch immer die Phantasieen und Hypothesen eines Moxon u. s. w. haften.

Die neuen Erweiterungen der ursprünglichen Acte hatten unverkennbar auch einen bestimmten individuellen Anlafs. Sie fallen in den Zeitpunkt, in welchem der glücklichste Entdeckungs-Seefahrer des 18. Jahrhunderts, Capt. James Cook, bestimmt wurde, seine Kraft und Einsicht an dem nun seit beinahe 300 Jahren erstrebten Problem zu versuchen. Man kann sagen, dafs jetzt auf ein Mal die alten Hoffnungen mit aller Macht sich erneuten. In der That scheint Cook be-

reits darüber klar gewesen zu sein, daß in niederen Breiten alles Suchen vergeblich sei. Auch darin hatte er einen richtigen natürlichen Tact, daß er es vorzog von der Behringsstraße aus das Unternehmen anzugreifen. Wie sehr die englische Regierung bereit war, alles für das nunmehrige Gelingen zu thun, ergibt sich auch daraus, daß sie den Lieut. Richard Pickersgill mit der Brig *Lion* nach der Baffins-Bai entsandte, um den Capt. Cook bei seiner Ankunft in dem östlichen Meere zu empfangen. Allein weder Pickersgill noch Lieut. Walter Young, der im folgenden Jahre mit demselben Schiff ausgerüstet wurde, haben auch nur die Baffins-Bai erreicht. Und Capt. Cook ist in dem Meeresgebiet jenseit der Behringsstraße nicht über das Eiscap hinausgekommen. Immerhin wird auch diesen Expeditionen ein hervortretendes Interesse bleiben, schon deshalb weil wir an ihnen zum ersten Male die Bedingungen erfüllt und die Maafsregeln getroffen sehen, welche freilich erst 75 Jahre später das Gelingen endlich herbeigeführt haben.

4) Erneute Expeditionen seit 1818.

Nach diesen Versuchen tritt ein fast vierzigjähriger Stillstand ein. Es waren die Zeiten der Kriege mit den ehemaligen nordamerikanischen Colonien und mit Frankreich, welche erst im Jahre 1815 ihren Endpunkt erreichten. Dann aber erwachte mit den Segnungen des Friedens und mit den Erinnerungen an das alte Lieblingsproblem ein neuer Eifer für Entdeckungen. Im Jahre 1818 wurde zunächst der Preis von 20000 Pfd. Sterl. für den ersten Entdecker einer nördlichen Fahrt zum Stillen Meer erneut und diesmal auf die Erreichung des 110. Längengrades in nordwestlicher Richtung ein Preis von 5000 Pfd. Sterl. ausgesetzt. Gleichzeitig gingen zwei Expeditionen unter Segel: Capt. John Ross mit den Schiffen *Isabella* und *Alexander* um in der Baffins-Bai, welche seit den Tagen Baffins nicht wieder erreicht war, nach einem nordwestlichen Ausgange zu suchen; Capt. Buchan mit den Schiffen *Dorothea* und *Trent* nach Nordosten in die spitzbergische See. Beide Expeditionen kehrten in demselben Jahre ohne besonderen Erfolg zurück. Allein schon 1819 gelang es dem Capt. Parry die westlich laufende Meeresstraße des Lancastersundes zu entdecken, welche weder von Baffin noch von John Ross bemerkt war, obgleich sie den nachgehends veröffentlichten Ermittlungen der Königl. britischen Gesellschaft für nordische Alterthumskunde zufolge schon im 13. Jahrhundert durch normannische Seefahrer von Grönland aus befahren sein soll. Parry kam wie im raschen Siegeslaufe bis zu dem Winterhafen auf der Melville-Insel. Allein hier setzten furchtbare Eismassen jeder Möglichkeit weiter vorzudringen ein Ziel. Gleichwohl

war ein Fortschritt errungen, der den alten Hoffnungen einen glänzenden Aufschwung gab. Die Hälfte der Entfernung bis zur Behringsstraße war erreicht. Der auf die Erreichung des 110. westlichen Längengrades ausgeschriebene Preis wurde unter freudiger Anerkennung bewilligt.

Aber hiermit war auch der Höhepunkt des Kreises der neuen Unternehmungen überschritten. Spätere Versuche fielen abschreckend aus; die unverkennbare Thatsache, daß die Nordwest-Passage, wäre sie auch vorhanden und gelänge es sie wirklich aufzufinden, niemals zu einer Verkehrsstraße mit dem fernen Orient werden konnte, stellte sich so augenscheinlich dar, daß von jedem ferneren Unternehmen für deren Auffindung Abstand genommen, im Jahre 1828 sogar die Preisverkündigung förmlich widerrufen und zurückgezogen wurde. Die später sogenannte 5jährige Nordpolar-Expedition des Capt. John Ross (1829—33) ist von der englischen Regierung nicht hervorgerufen oder auch nur begünstigt. Die beiden Reisen des Capt. Back, welche sie nach sich zog, hatten den Charakter von Privatunternehmungen. Die letzte dieser arktischen Expeditionen (mit dem Schiff „Terror“) war so gefahrvoll und zugleich in wissenschaftlicher Hinsicht so unbefriedigend, daß die Lust für arktische Untersuchungen auf immer erloschen schien.

Angeregt durch die Unternehmungen der nordamerikanischen Marine wandte sich die Aufmerksamkeit der englischen Admiralität nunmehr dem antarktischen Polarmeer zu. Allein die Entdeckungen, welche Sir James Clarke Ross (der Jüngere) durch seine vierjährige berühmte Expedition im südlichen Eismeer gemacht, wie glänzend und ergebnisreich für die Wissenschaft sie sich auch erwiesen, hatten doch keine rechte Anhaltspunkte für allgemeine Theilnahme. Das erkundete Gebiet lag in zu weiter Ferne. Die einst mit Vorliebe gehegten Hypothesen des Jahrhunderts lang in den Breiten von Neu-Seeland vermutheten großen Südländes erschienen jetzt nicht etwa neu belebt, sondern jedes Reizes entkleidet. Wie ganz anders in den arktischen Regionen, über welche hunderte von geographischen Namen den lockenden Zauber patriotischer und heimathlicher Erinnerungen ausbreiteten, wo ein mit großen Anstrengungen und Opfern seit dem Ende des 15. Jahrhunderts erstrebtes Problem ungelöst geblieben war!

Dazu kam, daß die Auffindung einer nordwestlichen Durchfahrt in Folge der vervollständigten Küstenaufnahme des nordamerikanischen Festlandes ganz außerordentlich nahe gelegt erschien. Durch die Erkundungen von Dease und Simpson war eine Fahrstraße von der Behringsstraße bis zu dem Meeresbecken, in welches der große Fisch- oder Back-Fluß sich gießt, factisch nachgewiesen. Mit dieser Fahrstraße lief, nur um ein Paar Breitengrade weiter nördlich, die vom

Capt. Parry in den Jahren 1819—20 zurückgelegte Bahn des Lancaster-Sundes, der Barrowstraße, des großen Melville-Sundes in fast paralleler Richtung.

Es war nicht mehr erforderlich in dem von Parry als unüberwindlich geschilderten furchtbaren Eismeer jenseits der Banksstraße und in dem weiten unbekanntem Meeresgebiet, welches wie man annahm, den Raum zwischen der Melville-Insel und der Behringsstraße erfüllte, nachzusuchen. Jeder Verbindungscanal zwischen dem von Dease und Simpson verfolgten Landwasser einerseits und dem von Parry erkundeten Seewege andererseits, mußte bei dem dermaligen Stande der Erkundungen, als Vollendung der nordwestlichen Durchfahrt, als maritime Verbindung zwischen dem Atlantischen und Stillen Meere angesehen werden.

Gegen das Vorhandensein eines solchen Verbindungscanals konnten erhebliche Zweifel nicht geltend gemacht werden. Schon Parry hatte auf seiner verhältnißmäßig eiligen und auf diese Seite nicht gerichteten Fahrt wenigstens ein Paar derartige Einfahrten am Leopoldshafen und am Cap Walker bemerkt.

Demnach sind seit der Rückkehr des Terror von der letzten gefahrvollen Expedition nur sieben Jahre darüber hingegangen, bis die Expedition des Erebus und Terror unter Sir John Franklin beschlossen wurde, die im Mai 1845 mit der größten Zuversicht auf ein glückliches Gelingen die englischen Küsten verließ und wie keine andere See-Expedition, so weit die Erinnerung der Menschheit reicht, Gegenstand der eifrigsten Nachforschungen, der verschiedensten Muthmaßungen und der hinreißendsten Theilnahme geblieben ist bis auf den heutigen Tag. Wir dürfen es nicht unbemerkt lassen, daß unter dem tiefen Eindrucke des Schmerzes und der Klage über das unaussprechlich furchtbare Verkommen dieser muthvollen Schaar sich die Aufmerksamkeit auch den Thaten derselben zugewandt hat. Sir James Richardson, der einstmalige Reisegefährte des verewigten Franklin, spricht in einer kurzen biographischen Skizze ¹⁾ die Ueberzeugung aus, daß Franklin's Expedition das Problem der nordwestlichen Durchfahrt wirklich gelöst habe, wenn gleich von allen Mitgliedern keiner am Leben geblieben sei, um

¹⁾ In der gegenwärtig im Erscheinen begriffenen 8. Aufl. der sogen. *Edinburgher Encyclopaedia Britannica* Vol. 10. Artikel „Sir John Franklin.“ Es mag beiläufig bemerkt werden, daß dieses den Gebieten der physischen Geographie mit sichtbarer Vorliebe sich zuneigende Unternehmen äußerlich einige Aehnlichkeit mit der *Eucyclopädie* von Ersch und Gruber hat; nur ist dasselbe ungleich compendiöser eingerichtet und verdankt der lebensvollen und doch lehrreichen Haltung der Artikel eine sehr große Verbreitung. — Die kürzlich erschienene Schrift *Notice biographique sur l'amiral Sir John Franklin rédigée sur la demande de la société de géographie de Paris par M. de la Roquette* ist ihrem Haupttheile nach lediglich eine Uebersetzung oder Bearbeitung des Richardson'schen Artikels. Ursprünglich erschien dieselbe im

die dankbare Anerkennung des Vaterlandes zu ernten. Die geographische Lage jener traurigen Eiswüsten, welche den Schauplatz des Untergangs eines Resttheils der Mannschaft des Erebus und Terror darbieten, hat in Tausenden die Vermuthung erweckt, dafs das heifse Verlangen einer Lösung der Aufgabe für welche sie ausgezogen waren, die von tausendfachen Drangsalen abgezehrten Leiber noch in jene Gegenden treiben konnte, in welchen Franklin einst schon so furchtbare Erfahrungen machte! — Diese Ansichten haben vielfachen Anklang gefunden, unter den angesehensten arktischen Gewährsmännern sind sie nicht blos in England, sondern selbst von Amerika her durch manche bedeutende Stimme verstärkt. Lady Franklin, die vielbeklagte Wittwe, hat auf Grund dieser Combinationen sich bemüht den Angehörigen und Erben der verunglückten Mannschaften eine Belohnung des Staats zu gewinnen. Ein dem Hause der Gemeinen am 20. Juli 1855 erstatteter Commissions-Bericht ist jedoch, obgleich Sir Roderick Impey Murchison, Capt. Washington, Capt. Collinson für diese Sache auftraten, in Ermangelung fester positiver Anhaltspunkte nicht zu einer hinlänglich sichern Entscheidung gekommen. Bei dem gegenwärtigen Stande des Vorhabens erneuter Nachforschungen nach den Ueberresten der Schiffe Erebus und Terror ist die Hoffnung, auch über diese Ansichten zu bestimmten Aufschlüssen zu gelangen, noch nicht aufgegeben.

Den zur Erforschung des Verbleibens und zur Rettung dieser glänzenden Expedition ausgerüsteten Unternehmungen wurde es in ihren Instructionen ausdrücklich zur Pflicht gemacht, dafs sie vor Allem des Rettungswerks eingedenk sein und in keinem Fall planmäfsig auf Entdeckungen ausgehen sollten. Als im Jahre 1848 die Nachsuchungen mit den 3 Expeditionen des Capt. Sir James Ross („Enterprise“ und „Investigator“) in der Barrowstrafse, — des Commander Moore („Plover“) mit Unterstützung des Capt. Kellett („Herald“) in der Behringsstrafse — und der Land- und Boot-Expedition unter Sir James Richardson begonnen wurde, dachte man das Delta des Mackenzie-Flusses als letzten Vereinigungspunkt wenigstens eines Theils der Rettungsmannschaften. Eine von Ross aus der Barrowstrafse über Wollaston oder Victoria-Land zu entsendende Abtheilung derselben und die von dem Plover beigegebenen Walfischböte sollten dorthin ihr Ziel nehmen. Es ist bekannt, wie kläglich alle diese Entwürfe gescheitert sind.

Januarheft 1855 des Pariser *Bulletin de la Société de géographie*. Der 15te Band der großen „*Biographie universelle. Nouvelle édit.* Paris 1856.“ bietet eine zwar etwas verkürzte, jedoch wesentlich gleichlautende Wiederholung ihres Inhalts. Die letzten Partien des Separatabdrucks enthalten indess einige selbstständige und schätzbare Mittheilungen, Fac-Simile von Franklin und Barrow u. s. w.

(Schluss folgt.)

KARTE

zur Übersicht der Versuche zur Entdeckung

einer

NORDWESTLICHEN DURCHFABRT

Opfert. von Herrn Borchgrevink
und Herrn Borchgrevink



ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Zeitschrift für allgemeine Erdkunde](#)

Jahr/Year: 1857

Band/Volume: [NS 2](#)

Autor(en)/Author(s): Brandes Carl Friedrich Robert

Artikel/Article: [Die nordwestliche Durchfahrt und ihre Entdeckung
141-158](#)