meinen Freund sogleich holen lassen, damit er Euch kennen lerne, ehe Ihr abreist." Er schickte sogleich hin, aber nach wenigen Minuten wiederholten wir unsere angelegentliche Bitte, ungesäumt weiterreisen zu dürfen. Er bedauerte nun, dafs wir so grofse Eile hätten, gab aber unseren Bitten nach und entliefs uns mit den herzlichsten Wünschen für unser Wohlergehen.

Um 9 Uhr kamen wir in Meik'hi an, schifften uns sogleich an Bord unseres Bootes ein, welches schon auf uns wartete, und gingen ohne Aufenthalt unter Segel nach Hutschau. Wir hatten an diesem Tage circa 40 Meilen über Land zurückgelegt, während ein einziger Kulie unser gesammtes Gepäck, circa 60 Pfd., getragen hatte, wofür wir ihm 300 Kasch bezahlten, womit er sehr zufrieden war. Ein Diener des Mandarinen von Hiaoufung begleitete uns den ganzen Weg zu Fufs. Am nächsten Morgen befanden wir uns in Hutschau.

(10. December) Dieser Tag war ein Sonntag und wir brachten ihn damit hin, Bücher auszutheilen und das Volk in der Stadt und aufserhalb derselben anzureden. Dadurch ward uns Gelegenheit, Manchem eine Wohlthat zu erzeigen und am nächsten Morgen brachen wir wieder auf nach Shanghai.

(Vom 11. bis 13. December.) Unsere Rückreise nahm noch diese 3 Tage in Anspruch, während welcher Zeit wir herrliches Wetter hatten und mehrfach Gelegenheit fanden, den Rest unserer Schriften wegzugeben. Wir konnten nicht genug Gott danken für die Thür, die Er uns aufgethan, wodurch wir in den Stand gesetzt worden waren, die göttliche Wahrheit in einer Gegend zu verkündigen, welche bis dahin noch niemals von europäischen Missionaren besucht worden, — ohne dafs wir dabei auf den geringsten Widerstand gestofsen wären.

XI.

Die nordwestliche Durchfahrt und ihre Entdeckung.

Von C. Brandes.

(Schlufs.)

---

5) Entdeckungfahrt des „Investigator" 1850—54.

Kaum war die Kunde von dem Mifslingen der im J. 1848 entsendeten Expeditionen eingelaufen, als sofort für das J. 1850 ein ungleich grofsartigerer Entwurf vorbereitet wurde. Die beiden Schiffe Enterprise und Investigator wurden auf's Schleunigste ausgebessert und im Januar unter

dem Oberbefehl des Capt. Collinson nach der Behringsstrafse entsandt. In den Instructionen war hinsichtlich des Vordringens jenseit der Barrow-Spitze völlig freie Hand gelassen. Nur wurde Collinson als Oberanführer beider Schiffe vor einer Trennung — ausgenommen wenn ein Unglücksfall oder sonst eine Fügung die Nothwendigkeit der Trennung unabwendbar mache — mit grofsem Nachdruck gewarnt. Niemals ist vielleicht ein Verhaltungsbefehl weniger zur Anwendung gekommen. Das Mifsverhältnifs der Segelkraft beider Fahrzeuge zeigte sich sogleich auf der Fahrt durch den Atlantischen Ocean. Der Investigator blieb weit zurück; am sechsten Tage nach der Abfahrt war die Enterprise von ihm zum letzten Male gesehen. Bei der Ankunft vor dem Cap Virgins, am östlichen Eingange der Magellan-Strafse, erfuhr man, dafs das Commodore-Schiff bereits vor fünf Tagen eingetroffen war. Collinson hatte diesmal jedoch die Rücksicht genommen, sein Begleitschiff bei Fortescue-Bai in der Magellan-Strafse zu erwarten. Der zu diesem Zwecke von Valparaiso her bestellte Dampfer Gorgon führte beide Schiffe am 19. April in das Stille Meer hinaus. Aber hier wiederholte sich unter heftigen Stürmen und schlimmem Wetter in stärkerem Mafse als zuvor die Erfahrung, wie sehr der Investigator dem Hauptschiffe an Schnelligkeit der Bewegung nachstand. Als Commander M'Clure am 1. Juli den zum nächsten Vereinigungspunkt der Schiffe bestimmten Hafen von Honolulu erreichte, fand er statt des Commodoreschiffs nur die für ihn zurückgelassenen Befehle vor. Der Oberbefehlshaber hatte zwar einige Tage seines Geleitschiffs gewartet; sobald er indessen die nothwendigen Vorräthe eingeladen und sonstige für die Fahrt in das Eismeer erforderliche Zurüstungen vollendet hatte, kein Bedenken getragen, mit seinem Schiffe allein die Fahrt zum Eismeere fortzusetzen. Aus den für M'Clure zurückgelassenen schriftlichen Weisungen sprach sich unverholen aus, wie wenig Collinson auf eine Wiedervereinigung beider Fahrzeuge rechnete. Er war entschlossen, mit dem Schiff Enterprise allein die Fahrt nach der Melville-Insel zu unternehmen, sobald es M'Clure nicht gelang, ihn wieder einzuholen. Der Investigator sollte, dies war Collinson's Befehl, je nach den Umständen, entweder ihm nachzufolgen suchen, oder statt des Schiffes Plover als Stationsfahrzeug im Gebiet der Behrings-Strafse bleiben, oder für den nächsten Winter nach Valparaiso zurückgehen!

Man kann denken, wie schmerzlich M'Clure von dieser Wendung betroffen wurde. Seit dem Cap Pillar waren die beiden Schiffe einander nicht wieder in Sicht gekommen. Auf dem Wege von da bis Honolulu hatte das Schiff Enterprise abermals einen Vorsprung von sechs Tagen gewonnen, und war bereits nach der Behrings-Strafse vorausgeeilt. Ein Aufenthalt von vier Tagen zur Ergänzung des Proviants

für die Eismeerfahrt war nicht zu vermeiden. Bei der Schwerfälligkeit des Investigator war gar nicht anders anzunehmen, als dafs das Commodore-Schiff täglich mehr Vorspruug gewinnen mufste. — Dennoch verzweifelte M'Clure nicht. Angesichts der ihm vorgehaltenen Aussicht beschlofs er bei sich, Alles daran zu setzen, um der drohenden Nöthigung zur Thatlosigkeit zu entgehen.

Zuvörderst galt es, den Aufenthalt zu Honolulu möglichst abzukürzen [1]). Man sieht, mit welcher stürmischen Hast die Weiterfahrt beschleunigt wurde. — Hiernächst kam es darauf an, die Langsamkeit des Schiffes auf irgend eine Weise zu heben oder wieder einzubringen. M'Clure, der für fremde Mittheilungen und Rathschläge stets ein offenes Ohr und einen freien Blick zeigt, traf in Honolulu mit dem Führer eines amerikanischen Kauffahrtei-Kutters zusammen, der ihm von der Möglichkeit erzählte, in schnurgerader Richtung quer durch die Aleutische Inselgruppe hin die Behrings-Strafse zu erreichen. Dieser Lauf versprach, wenn er gelang, eine sehr erhebliche Abkürzung des Weges. Collinson war den althergebrachten nautischen Lehren und Vorschriften zufolge — theils um die Klippen der Aleuten zu vermeiden, theils um der Gunst des an den Kamtschatka-Küsten herrschenden Westwindes theilhaftig zu werden — dem weiten westlichen Umschweife bis in die Nähe von Petropaulowski gefolgt. Man kann denken, mit welcher Erregtheit M'Clure sich dieser Aussicht, ihn noch einzuholen, bemächtigt hat.

Dazu kam noch eine Gunst des Zutreffens, die nicht wirksamer hätte einfallen können. Indem sich M'Clure zur Abreise rüstet, kommt das Schiff Cockatrice aus Panamá an [2]). Mit ihm gehen Briefe und Depeschen aus England und aus den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika ein, welche die Nachrichten über die neue grofsartige Ausrüstung zu Nachsuchungen in dem Gebiet der Barrow-Strafse enthalten: wie Capt. Austin mit einem von zwei Dampftendern unterstützten Geschwader, und neben ihm der erfahrene Walfisch-Capitain Penny mit zwei kleineren Schiffen unterwegs war; wie selbst der greise Sir John Rofs in seinem 74sten Lebensjahre noch einmal den Beschwerden der arktischen Seefahrt entgegenging, um auf der Melville-Insel nach

---

[1]) Offenbar beruht es auf einem Mifsverständnifs, wenn Miertsching's Reise-Tagebuch (Gnadau 1855) S. 17 von einem vierzehntägigen Aufenthalt spricht, den Capt. M'Clure am 2. Juli zugesichert habe. Eine so lange Verzögerung der Weiterfahrt wäre gar nicht zu entschuldigen und ganz zwecklos gewesen!

[2]) Es ist seltsam, dafs Osborn der Ankunft dieses Schiffes gar nicht gedenkt. Nach Miertsching a. a. O. wäre dasselbe am 1. Juli, mithin fast gleichzeitig mit dem Investigator, bei Owahu angekommen. Dagegen *Edinburgh Review* 1856 Januar-Heft (Bd. 103, S. 184): *A few hours before her* (des Investigators) *departure* (also am 4. Juli) *the „Cockatrice“ came in with letters and despatches from England* ....

seinem vermifsten Freunde zu suchen; wie auch Lady Franklin das Verlangen in Erfüllung gehen sah, in den Landstrichen südwärts der Barrow-Strafse, auf welche damals ihre Blicke so ahnungsvoll gerichtet waren, eine Nachsuchungs-Expedition entsenden zu können; — wie endlich selbst zwei amerikanische Schiffe nach dem Eismeere ausgesegelt waren, um nach Franklin und seinen Gefährten zu suchen. — Welch eine Ueberraschung, jene bis dahin nur Ein Mal von englischen Seefahrern erreichten Gestade der Melville-Insel und die bisher nur von fern in matten Umrissen erblickten Gebiete des Bankslandes mit dem Aufgebot der Kräfte des Dampfes und anderer Erfindungen erstrebt zu sehen.

Hatte schon Collinson im Augenblicke seiner letzten Weisung den Gedanken gehegt, gegen die Melville-Insel hin seinen Lauf zu richten [1]), so fafste jetzt M'Clure den Entschlufs, jenseits der Behrings-Strafse in möglichst unverwandter Richtung nach dem Banksland zu steuern, auf dessen Durchforschung das gröfste Gewicht gelegt ward. Sein Blick trägt ihn schon über den Moment hinaus, wo dieses Alles gelungen und vollbracht sein wird. In jenem, von hochgehenden Plänen zeugenden Schreiben an die Admiralität vom 20. Juli 1850 spricht er mit starker Zuversicht die Hoffnung aus, die Gestade der Melville-Insel und die östlichen Regionen jenseits des grofsen Melville-Sundes auszukundschaften. Und noch mehr. Für den Fall, dafs in allen diesen Gegenden keine Spuren der sehnlich gesuchten Mannschaften sich finden, ist er gemeint, seine Nachsuchungen bis an den Wellington-Canal und selbst bis zum Jones-Sunde auszudehnen, — sofern diese Regionen nicht schon von den Geschwadern der Barrow-Strafse erreicht und hinlänglich erforscht sind. „Sollten sich," fügt er hinzu, „alle diese Bemühungen fruchtlos erweisen, dann werde ich mit der schmerzlichen Ueberzeugung nach England zurückkommen, dafs alle menschliche Hülfe für jene unglückliche Schaar unzulänglich ist." An eine Rückkehr durch die Behrings-Strafse, wie diese in den für Collinson ertheilten Verhaltungsbefehlen vorausgesetzt erscheint, denkt der kühne Seefahrer nicht mehr. Kaum dafs er vorübergehend sich der Eventualität erinnert, sein Schiff vom Eise gefangen und sich der Nothwendigkeit einer Rückkehr über die Pondsbay oder den Leopoldshafen oder durch die Mackenzie-Landschaften preisgegeben zu sehen. Bei dem Allen sucht er auf's Eindringlichste allen Befürchtungen für seine Geborgenheit vorzubauen, selbst wenn er binnen vier Jahren — bis

---

[1]) Memorandum für M'Clure d. d. Oahu 29. Juni 1850 (Tag der Abfahrt Collinson's nach der Behrings-Strafse): „*Should you obtain no intelligence, you will understand, that I intend to make the pack and pursue the first favourable opening west of the coast stream, pressing forwards towards Melville Island.*"

zum Herbst 1854 — nicht wiederkomme; mit Lebensmitteln und dem nöthigen Bedarf sei seine Expedition auf drei Jahre so vollständig versehen, dafs er zumal bei der Aussicht auf eine ergänzende Ausbeute durch Jagd und Fischfang in arktischen Gegenden auf vier Jahr auskommen könne.

Der Eindruck dieser muthvollen und zugleich äufserst gefafsten Stimmung [1]) wird noch gehoben, wenn wir uns erinnern, wie schwere Täuschungen M'Clure in den beiden vorhergehenden Jahren während der so ungünstig ausgefallenen Expedition unter Sir James Rofs erlebt hatte. Auch diesmal ging der kühne Seefahrer einer harten Probe entgegen, denn düsteres Wetter verhüllte jede Aussicht, während das Schiff bei günstigem Winde mit vollen Segeln über einen unbekannten und gefahrvollen, von den Schiffen aus Furcht vor den drohenden Klippen kaum befahrenen Strich gegen die Behrings-Strafse nordwärts getrieben wurde. Die Nebel waren so dicht, dafs die südwärts ziehenden arktischen sogenannten kleinen Alken [2]) unversehens gegen das Takelwerk flogen und der Mannschaft zur Beute wurden. Von der Inselgruppe der Aleuten kam nur Tschunan am 19. Juli in Sicht. Aber was unter anderen Umständen vermessene Tollkühnheit gewesen wäre, erschien diesen Seefahrern, die ihr wichtiges Werk im Auge hatten, als Pflicht, als unvermeidliche Nothwendigkeit. Der drohenden Fährlichkeit nicht achtend, jubelten sie auf, so oft der herrschende Südostwind sich zum Orkane zu verstärken schien: denn sie lebten der Hoffnung, dafs die Kraft dieser Stürme die Eisfelder im hohen Norden auseinander treiben werde. Sie waren Alle wie von Einem Geiste beseelt. Unter den Mühen des Schiffsdienstes ertönten Freudenrufe und aufmunternde Gesänge. „Ich möchte mit Niemand in ganz Europa tauschen. Ihr werdet mehr von uns hören!“ — schreibt ein junger Offizier in jenen Tagen. Als sie am 23sten Tage nach der Abfahrt von Honolulu die Behrings-Strafse erreichten, wurden zum ersten Male die Lee-Segel eingezogen. Auch hier stand den Beherzten das Glück zur Seite, so dafs sie bei einem auf wenige Stunden gebrochenen Nebel die Fahrstrafse zwischen den beiden Diomedes-Inseln ergreifen konnten. Als an den folgenden Tagen die magische Linie der arktischen Zone überschritten wurde, als der Wächter des Schiffes vom Mastkorbe aus das Sichtbarwerden von Eismassen verkündete, da er-

---

[1]) Osborn bestätigt dies durch ein ohne Zweifel dem handschriftlichen Tagebuche M'Clure's entnommenes Wort vom Abend desselben Tages: „Ich sehe es so an, als hätten wir der Welt für die nächsten zwei Jahre Lebewohl gesagt. Möge der Arm, der bis hierher uns in Wohlgehorgenheit erhalten hat, auch ferner seinen gnädigen Schutz walten lassen für ein Unternehmen, bei welchem alle andere Hülfe wahrlich nur Schwachheit ist.“

[2]) *Little auk* (*alca alle*).

hob sich abermals die freudigste Bewegung, während die Seele M'Clure's sich mit den Bildern früherer Erlebnisse und vergeblicher Kämpfe füllte. In der Nähe des Kotzebue-Sundes kam das Stationsschiff „Plover" in Sicht, dessen Befehlshaber sich eben aufgemacht hatte, um über die tausendfachen Eskimo-Erzählungen, welche damals der Monotonie im Kotzebue-Sunde einiges Leben gaben, Klarheit zu gewinnen. Lieut. Cooper, der in Abwesenheit des Commander Moore die Leitung des „Plover" hatte, erwiederte auf die Anfrage: „ob er den Capt. Collinson nicht nordwärts steuernd erblickt habe?", dafs das Schiff Enterprise hier gar nicht gesehen sei. Auf die weiter an ihn gerichteten Erkundigungen über den Zustand des Eismeeres vermochte er keine ermuthigenden Nachrichten zu geben. Er kam eben vom Norden herab und hatte jenseits des 70sten Breitengrades die Massen dicht geschlossen, das Weiterkommen nach Nordosten hin unmöglich gefunden. Wie unerwartet diese Kunde auch war, M'Clure liefs sich dadurch nicht erschüttern. Er rief aus: „Das hätte ich mir bei den anhaltenden Südostwinden anders gedacht! Aber die gute Jahreszeit ist noch nicht weit vor. Es läfst sich noch Vieles schaffen, bis wir einfrieren."

Am 31. Juli liefs M'Clure Alles im Schiffe für die bevorstehenden Kämpfe mit dem Eise einrichten. An der Spitze des Hauptmastes wurde ein zur möglichst weiten Umschau dienender Korb, das sogenannte „Krähennest" befestigt; Walfisch-Taue und Eisanker wurden bereit gehalten, Eissägen, Eismeifsel, angeschärfte Brechstangen, Leitern und andere die Einbildungskraft der Neulinge unter den Reisenden stark erregende Apparate auf dem Verdeck ausgelegt.

An demselben Tage erfolgte noch das Zusammentreffen mit Capt. Kellett. Bei diesem Offizier stand die Entscheidung über die Zulässigkeit des von M'Clure beschlossenen Unternehmens. Es war ein bedenklicher Augenblick. Die Verantwortlichkeit dem Buchstaben der Instruction gegenüber; die tausendfältigen Eventualitäten und Gefahren, welche einem wenn auch noch so einsichtsvoll geschützten Schiffe auf der einsamen Fahrt durch ein unbekanntes Eismeer drohten, fielen schwer in's Gewicht. Die Entfernung des nächsten Zieles, des Bankslandes, wurde auf nicht weniger als 900 englische Meilen berechnet. — Kellett liefs sich in alle Räume des Investigator führen: die musterhafte Ordnung, die Sauberkeit, die Vortrefflichkeit des Zustandes aller Geräthe und Einrichtungen, noch ungleich mehr aber die enthusiastische Stimmung aller Mitglieder konnte eines mächtigen Eindruckes nicht fehl gehen.

Alles vereinigte sich, um den Eifer der kühnen Seefahrer zu erhöhen. Vom Cap Lisburne aus sahen sie eine zur Schifffahrt einla-

dende offene See bis gegen die Barrow-Spitze hin sich ausbreiten. Selbst die Vermuthung, dafs Collinson immer noch weit dem Begleitschiffe voran gegangen sein werde, liefs sich nicht positiv widerlegen. Capt. Kellett war zwar weit entfernt von allen solchen sanguinischen Aussichten und Erwartungen. Er suchte den Commander M'Clure, dessen beispiellos rasche und glückliche Fahrt von den Sandwich-Inseln her ihn in das höchste Erstaunen setzte und bis dahin kaum glaublich erschienen war, anfangs abzumahnen. Gleichwohl vermochte er dem Andrängen der im kühnen Siegeslauf begriffenen Seefahrer nicht lange Stand zu halten. Die Thaten für das grofse Rettungswerk erheischten die äufserste Beschleunigung. Kellett hätte in der That schwere Verantwortlichkeit auf sich geladen, wenn Capt. Collinson doch unbemerkt bereits vorbeigekommen war. Dazu drängte die Wichtigkeit des Augenblicks. Wenige Stunden konnten den Fortschritt eines ganzen Tages vernichten, der Verlust eines Tages konnte das Mifslingen der Pläne eines ganzen Jahres zur Folge haben. — Die Verhandlung der beiden Anführer schlofs damit, dafs die Vorräthe des Investigator, so weit es sich erforderlich und thunlich zeigte, aus den Beständen im „Herald" ergänzt wurden. Drei Seeleute des letzteren Schiffes erlangten auf ihre Bitte die Erlaubnifs, zu der Flagge des Investigator überzutreten. Kellett war tief ergriffen, als ihm M'Clure zum Abschiede die Hand reichte; es wurde ihm schwer, der absegelnden Mannschaft das letzte Wort nachzurufen. Ja, übermannt von den Bildern der Gefahren und Kämpfe, welchen sie entgegenging, schickte er ihr im Signalzeichen noch die Frage nach: „Wäre es nicht besser, noch 48 Stunden zu warten?" Allein M'Clure wich dieser Zumuthung durch das Gegensignal der folgenden denkwürdigen Worte aus: „Wichtige Pflicht! Kann nicht warten! Auf meine eigene Verantwortlichkeit!" [1]).

Am 2. August stiefs M'Clure noch unterhalb des Cap Barrow auf mächtige Eisfelder, auf welchen Walrosse zahllos sich umhertrieben. Zwei Tage später begegnete ihm eine empfindliche Täuschung. Er folgte einer etwas westwärts von den Krümmungen des Gestades ableitenden schmalen Fahrstrafse zwischen den Eisfeldern, die zuletzt mitten in den granitfesten Massen ein Ende nahm und keinen Ausgang bot. Indem er sich so genöthigt sieht, durch diese „Sackgasse" wieder zur Küste zurückzukehren, kam er noch einmal auf eine kurze Weile mit dem Plover in Sicht. Aber M'Clure eilte, ohne sich auf-

[1]) Wir sind bei dieser Erzählung dem Texte Osborn's gefolgt, der auf jeden Fall die besten und zuverlässigsten Quellen zum Grunde legen konnte. Andere Berichte weichen namentlich darin ab, dafs sie diese berühmte Antwort M'Clure's in die Scene der letzten Begegnung mit dem „Plover" am 5. August verlegen.

zuhalten, weiter. Noch in der folgenden Nacht [1]) erreichte und umsegelte er das Cap Barrow. Die Mannschaft fühlte sich sichtbar leichten Herzens und mit neuem Muthe erfüllt, als sie so zum ersten Male von einem Schiffe die Nordwestspitze Amerika's überwunden und ihre Fahrt heimwärts gerichtet sah.

6) Digression über das Polargebiet zwischen der Barrowspitze und der Banks-Insel.

Von hier aus war die Strecke bis zur Mackenzie-Mündung, namentlich im Jahre 1839 von Dease und Simpson, und wiederum im Jahre 1849 unter Lieut. Pullen mit Böten zurückgelegt. Eine höchst einförmige, unter unaufhörlichen kleinen Hemmungen ermüdende, fast quälende Fahrt. Jene durchschnittlich kaum 4 — 5 engl. Meilen breite, durch Untiefen, Gestadevorsprünge und versteckte Eisblöcke gefährliche Wasserstrafse zieht sich zwischen den Windungen einer niedrigen, fast hafenlosen Küste einerseits und den furchtbaren Packeismassen im Norden andererseits dahin. Man kann denken, wie widerlich eine solche Schifffahrt dem mit so weitaussehenden Entwürfen beschäftigten Seefahrer geworden ist. Er vermochte nicht, sich mit dem Gedanken zu befreunden, dafs er auf diesem „Landwasser" bleiben müsse. Nur mit Widerstreben ergab er sich darein, lediglich die Wege der vorhergehenden Bootexpedition zu verfolgen. Hatte er die Hoffnung gehegt, jene von der Kartographie in Ermangelung jeder näheren Kenntnifs als ein weites ödes Eismeer dargestellte, bis dahin noch nie von einem Schiffe besuchte Fläche quer durchschneiden zu können, so fand er sich aufs Bitterste getäuscht. Wie oft er es auch versuchte, eine gerade auf das Banksland gehende Richtung zu ergreifen: er vermochte nicht

---

[1]) Es darf nicht als ein „Anachorismus" betrachtet werden, wenn wir auf die Tage des arktischen Sommers, in welchen die Sonne ohne unterzugehen am Himmelszelt umherkreiset, wie auf den arktischen Winter, der doch jedes Tageslichtes entbehrt, unsere Bezeichnungen von Tag und Nacht übertragen sehen. Dieser Eintheilung liegt ein inneres Gesetz zum Grunde, welches dem Wechsel von Licht und Finsternifs nicht unterworfen ist. Die Natur jener acht Stunden, welche unsere Mitternacht umgeben (die Zeit von 8 Uhr Abends bis 4 Uhr früh), ist den Beobachtungen der Reisenden zufolge gleichwohl in einer eigenthümlichen, eindrucksvollen Weise anders geartet, als die eigentliche Tageszeit der übrigen sechszehn Stunden: das Licht ist mehr gedämpft, die Färbungen des Landes und der See sind weniger scharf, die Schatten scheinen zu verbleichen. Die Pflanzen senken ihre Blätter und schliefsen ihre Gefäfse und die Vögel suchen ihre stille Ruhestätte. Indem der Verfasser des vorliegenden Buches gelegentlich dieser Wahrnehmungen gedenkt (S. 196), schliefst er mit der Bemerkung: Nichts kann lieblicher sein als eine solche Polarnacht, die doch wieder nicht Nacht ist, sondern vielmehr schön beschrieben wird „ein langes sanftes Zwielicht, welches wie ein silbernes Band das Heute mit dem Gestern vereint, während unter dem sternenlosen Himmelsgewölbe Abend und Morgen Hand in Hand in unvermittelter Nähe bei einander sitzen".

durchzudringen; er mufste jedes Mal zur Küste des Continents zurück, nachdem er Zeit und Kräfte einem eben so vergeblichen als gefährlichen Unternehmen geopfert. Abgesehen von andern Eventualitäten hätten die schmalen Wasserläufe in jenen Packeismassen sich gar leicht hinter ihm schliefsen, den Rückweg versagen, das Schiff gefangen nehmen und dadurch auf einmal allen Hoffnungen ein Ziel setzen können. Die Eskimos an der Pitt-Spitze, mit welchen Miertsching sich aufserordentlich gut verständigt hat, erzählten, sie hätten die Fahrstrafse niemals breiter gesehen, als sie zur Zeit war (3 bis 5 engl. Meilen) und einen grofsen Theil des Jahres hindurch sei gar kein Wasser zu sehen. Von einem Lande der Küste gegenüber im Norden wufsten sie nichts. Die dort aufgethürmten Eismassen bekämen zwar hin und wieder schmale Wassergassen, auf welchen sie mit ihren kleinen Böten nordwärts auf die Seehundsjagd einfahren könnten. Aber, wenn auch alle Umstände so günstig als möglich sich vereinigten, kämen sie doch höchstens anderthalb Tagereisen weit (ungefähr 30 engl. Meilen), dann würden die Eismassen so fest und furchtbar, dafs jede Möglichkeit, weiter vorzudringen, aufhörte. Da gäbe es dann auch keine Seehunde mehr, die zu weiterem Vorgehen anlocken könnten [1]).

Die Ansichten über diesen unerschlossenen, weit ausgedehnten Flächenraum im Norden der amerikanischen Küste zwischen den Meridianen der Behrings-Strafse und des Mackenzie-Flusses gehen weit auseinander. M'Clure hat sich, so viel wir sehen, jeder Vermuthung enthalten. Die vor seiner Fahrt unternommenen Bootexpeditionen hielten

---

[1]) John Simpson, der als Arzt des Stationsschiffes „Plover" unter Commander Maguire längere Zeit am Cap Barrow verweilte und über die dort wohnenden Eskimos mannichfache Nachrichten zu erlangen Gelegenheit hatte, erwähnt dagegen der daselbst verbreiteten sehr merkwürdigen Sagen über ein fernhin gegen Osten und Nordosten belegenes Land. Als einstmals in alter Zeit — so erzählten die Eingeborenen — unter dem Einflusse vorherrschender Südwinde die nordwärts vorliegenden Eismassen sich lösten, machten sich einige Männer auf, um das plötzlich erreichbar gewordene Gebiet zu durchsegeln. Sie kamen nach mehrtägiger Fahrt vor einem mit Hügelreihen durchzogenen Lande an, dessen Einwohner mit ihnen gleichen Schlages waren und ihre Sprache redeten. Bei diesen fanden sie eine gute und gastfreundliche Aufnahme. Man bot ihnen Walfischfleich zum Genufs. — Mehrere dieser Männer erreichten glücklich ihre Heimath am Cap Barrow wieder und erzählten dort von ihrer Entdeckung und ihren Abenteuern. Einige Zeit nachher, es war eines Frühjahrs, als festes Eis die See bedeckte, gingen drei andere Männer aus, um jenes unbekannte Land zu besuchen, indem sie den Bedarf an Lebensmitteln auf dem Rücken mit sich führten. Ihre Reise ging glücklich von Statten. Sie brachten eine vollständige Bestätigung der vorhergehenden Nachrichten mit sich heim. Aufserdem ist von dieser Reise nichts weiter bekannt, als dafs jeder der Männer mit drei Mocassin-Sohlen versehen gewesen ist. Auch hat seitdem keine Verbindung mit jenem fernen Volke im Eismeere wieder stattgehabt. Aber man tröstet sich mit der Annahme, dafs einzelne andere Männer, welche von Zeit zu Zeit nach jener Richtung hin im Eise verschollen sind, das ferne unbekannte Land wohlbehalten erreicht haben.

sich an der Küste; sie konnten bei der Unzulänglichkeit ihrer Mittel und Ausrüstung an eine Erforschung der nordwärts vorgelagerten Strecken nicht denken. Lieut. Hooper, Mitglied der Pullen'schen Boot-Expedition im August 1849, zeichnet wie aus freier Hand auf der von ihm entworfenen Karte [1]) eine ungefähr 3 bis 4 Breitengrade nordwärts der Küste ziehende Linie, welche den vermuthlichen Südsaum des dort vorausgesetzten „neuen Landes" andeuten soll. Commander Osborn dagegen schreibt [2]) mitten in den leeren Raum für diese geheimnifsvolle Gegend: „Eine grofse Wasserfläche, in welcher, da kein Ausflufs vorhanden ist, das Eis in aufgethürmten Massen erscheint."

Capt. Collinson hatte im Jahre 1850 Alles daran gesetzt, gerade diesen Gebieten eine Durchfahrt nach der Melville-Insel hin abzugewinnen. Indem er am 30. Juni, ohne seines Begleitschiffes länger zu warten, die herkömmlich vorgeschriebene Fahrstrafse mit einem weiten Bogen gegen die Kamtschatkaküste verfolgte, war er bei dem Hinzutreten mancher ungünstigen Umstände erst am 29. Juli bei der Westgrenze der Aleutischen Inselgruppe, am 11. August bei der St. Lorenz-Insel, und zwei bis drei Tage später am Cap Lisburne angekommen, wo Capt. Kellett 15 Tage zuvor schweren Herzens von M'Clure Abschied genommen hatte. Aber er traf auf seiner Fahrt längs der Küste weder das Inspectionsschiff „Herald" noch das Stationsschiff „Plover" und ging so zuvörderst auch aller Nachrichten über M'Clure fehl, den er weit zurückgeblieben vermuthete.

In den Operationen des Capt. Collinson ist eine aufserordentliche Entschlossenheit und grofsartiger Unternehmungsgeist nicht zu verkennen. Wie unangenehm es ihm auch sein mochte, aller Benachrichtigungen der dort kreuzenden Entdeckungsschiffe fehl zu gehen, so zögert er doch keinen Augenblick, die so knapp zugemessene Frist der arktischen Schifffahrtszeit nach bester Möglichkeit auszubeuten. Mit kühner Zuversicht richtet er den Lauf nach Norden. Sein Versuch, von den unerwünschten Uebelständen der Küstenfahrt loszukommen, erfreute sich eines ungleich erfolgreicheren Gelingens als etwa einen halben Monat zuvor bei M'Clure. Wenige Meilen innerhalb des 160. Längengrades von Greenwich (genau 159° 30′) gelang es ihm ohne erhebliche Schwierigkeiten bis zu der in diesen Gegenden unerreichten Höhe von 72° 40′ N. Breite vorzudringen. Aber hier traten ihm am 19. August plötzlich unüberwindliche Packeismassen entgegen. Da

---

[1]) In seiner Reisebeschreibung: *Ten Months among the Tents of the Tuski with Incidents of an Arctic Boat Expedition etc. By Lieut. W. H. Hooper.* London, bei Murray, 1853. 8.

[2]) Auf der dem vorliegenden Werke beigefügten Karte (*Chart to illustrate the Narrative of the Accomplishment of the North West Passage*).

sein Ziel im Osten lag, fuhr er an dem südöstlich ziehenden Rande dieser granitfesten Barriere hin und erreichte am folgenden Tage den Meridian der Barrow-Spitze, 28 Meilen nordwärts derselben. Als am 21. August ein dichter Nebel einfiel, liefs er an der Nordseite des Schiffes ein Brett anlegen, um sich zu vergewissern, dafs ein etwa vorhandener Ausgang jener Richtung von ihm nicht verfehlt werde. Bald war aber auch nach Osten zu Alles mit hochragendem Packeis fest vermauert. Selbst gegen Süden, wo die amerikanische Küste etwa 30 engl. Meilen entfernt sein mochte, öffnete sich keine Fahrstrafse. Das Wetter hatte sich vollständig aufgeklärt und gewährte eine freie Umsicht, die keinen Zweifel darüber liefs, dafs das Schiff in eine grofse Bucht gerathen war. Zugleich liefs sich deutlich wahrnehmen, wie das Eis längs des amerikanischen Continents dicht an die seichte Küste angenähert war, so dafs auch in dem sogenannten Landwasser ein Vordringen bis zu dem 570 engl. Meilen entfernten Cap Bathurst für das laufende Jahr unausführbar erschien.

Dies bewog den Capt. Collinson zu dem letzten kühnen Entschlusse: sich auf eine Diversion gegen Cap Barrow gar nicht einzulassen, sondern noch höher im Norden eine Fahrstrafse nach der Melville-Insel aufzusuchen. Er rechnete darauf, in der im vorhergehenden Jahre vom Capt. Kellett beobachteten Wasserstrafse unweit der Herald-Insel eine Ostpassage zu gewinnen. Indem er so zunächst nach Südwesten steuerte, wurde er durch die Beobachtung betroffen, dafs bei Wainwright-Inlet das Packeis im Laufe der inzwischen verflossenen 6 Tage um 15 engl. Meilen weiter südwärts vorgeschoben war. Der Südrand befand sich indefs in einigermafsen durchbrochenem Zustande, und schon in 163° W. L. begrüfste die fast schon verzweifelte Mannschaft den letzten Anschein einer besseren Wendung. Unter steigenden Hoffnungen kamen sie in diesem Meridiane sogar bis zu 73° 19′ N. Br. An diesem Punkte wiederholte sich die so oft schon beklagte Hemmung der undurchdringlichen Packeismassen. Alle Mittel und Wege des weiteren Vordringens in östlicher Richtung wurden vergebens versucht. Die Eisfelder wurden immer mächtiger, die Gefahr, unter dem dunkeln Schnee- und Nebelwetter vollends eingeschlossen zu werden, immer drohender. Es blieb keine Wahl mehr. Die kühnen Seefahrer konnten sich noch glücklich preisen, als sie am 31. August wohlbehalten die amerikanische Küste wiedersahen und am folgenden Tage im Grantley-Hafen, wo das Schiff beim Stranden eine leichte Beschädigung erlitt, mit den Mannschaften des Plover und Herald zusammentrafen.

Indem wir so über die Westgrenze dieser geheimnifsvollen Fläche einen freilich nur dürftigen Aufschlufs erhalten, bleiben wir über den

Osten derselben noch weit mehr im Dunkeln. Am Cap Bathurst erzählten die Eskimos dem Missionar Miertsching, dafs in einer Entfernung von 12 — 14 engl. Meilen nordwärts das ewige Eis beginne. Alles, was darüber hinaus lag, nannten sie in jener abergläubischen Scheu, welche mit dem Scheine unerreichbarer Naturwunder verknüpft zu sein pflegt, das „Land des weifsen Bären". Ungefähr in 127 Gr. W. L. ist M'Clure längs des Westgestades des Baringlandes bis über den 74. Grad N. Br. hinausgekommen, — zuletzt unter den furchtbarsten Bedrängnissen, aber ohne seine Erkundung auf das der Baring-Insel gegenüberliegende Gebiet irgend wie auszudehnen. Es wiederholt sich die Erfahrung, welche längst schon bei der Davis-Strafse und Baffins-Bai, dann auch im Wellington-Canal und in neuester Zeit von Kane in der Smith-Strafse gemacht ist, dafs in allen diesen nach Norden ziehenden Meerescanälen die Fahrstrafse an der östlichen Seite sich zu öffnen pflegt.

Nehmen wir die bisherigen Beobachtungen und Erkundungen zusammen, so können wir nicht anstehen, den obigen Vermuthungen des verstorbenen Lieut. Hooper [1]) vor den Ansichten Osborn's den Vorzug zu geben. Denken wir uns jenen Raum zwischen der Baring-Insel bis an jene von Collinson im Jahre 1850 ohne besondere Schwierigkeit durchsegelte See ohne Landbildung, so bliebe das Bestehen so furchtbarer, niemals aufgehender Eismassen in verhältnifsmäfsig nicht sehr hohen Breiten ein unlösbares Räthsel. Zumal wenn wir uns erinnern, dafs die Spitzbergische See unter dem Einflusse der Meeresströmungen eine verhältnifsmäfsig gute Schifffahrt gewährt, während das arktische Inselmeer im Westen der Davis-Strafse und Baffins-Bai in ungünstigen Jahren den Schiffern den Eintritt oft ganz versagt.

Der Investigator erreichte am 18. August die Gegend der Mackenzie-Mündung. Das Eis schien hier den einströmenden Fluthen mehr und mehr zu weichen; die Tiefe des Wassers stieg von 9 auf 32 Faden. M'Clure konnte sich der Versuchung nicht erwehren, noch einmal eine nordöstliche Richtung einzuschlagen, um auf einem kürzeren Wege schneller zum Banks-Land zu kommen. Wenig fehlte, dafs er dieses Wagnifs schwer hätte büfsen müssen. Nachdem er unter Schneegestöber und Nebel bis zum 19. fortgesteuert, — man berechnete die Strecke auf 90 engl. Meilen — versperrten ihm plötzlich starre Eisfelder, auf deren Oberfläche man Jahrhunderte alte Spuren des Wechsels von Schnee, Thau- und Frostwetter zu bemerken glaubte, den

[1]) Lieut. W. H. Hooper starb am 19. Mai 1854 zu Brompton an einer Lungenkrankheit, welche sich in Folge der Mühen und Entbehrungen auf seinen arktischen Reisen entwickelt hatte. Er war u. A. einst drei Tage obdachlos in einem Schneesturm umhergeirrt.

Weg zur Rechten wie zur Linken. Sie waren gleichsam in die Falle des Packeises gerathen; hätte die Strafse sich hinter ihnen geschlossen, so mufsten sie in eine äufserst kritische Lage kommen. Nicht ohne grofse Anstrengungen gelang es bei widrigem Winde, zuletzt den Rückweg zu dem Landwasser wiederzufinden [1]).

7) Die Entdeckung nördlicher Durchfahrten.

So sah sich M'Clure wider Willen darauf verwiesen, bis zum Cap Parry dem bereits hinlänglich erkundeten Striche treu zu bleiben. Wenn ihm auf diesen Wegen durch das Verkehren mit den Eskimostämmen verschiedene neue und interessante Ermittelungen gelungen sind, so verdankt er dies, wie er wiederholt in den rühmendsten Ausdrücken anerkennt, seinem Dolmetscher, dem Missionär Miertsching, der durch seine Kenntnisse wie durch seine Gesinnung vortrefflich befähigt war, das Vertrauen und die Zuneigung der wilden Völkerschaften zu gewinnen. Als der interessanteste Punkt der bezeichneten Strecke tritt Cap Bathurst hervor. Durch den verhältnifsmäfsigen Reichthum der Vegetation, durch die Fülle an Wild, Rennthieren und Geflügel, sowie endlich durch die Ergiebigkeit des Meeres an Walfischen und anderen Seethieren erinnert dieser Punkt unwillkührlich an die Northumberland-Insel [2]) in der Baffins-Bai. Und auch hier sind den Eskimos die Vorzüge der Landschaft nicht unbemerkt geblieben. Die verschiedenen Reisenden, welche das Cap Bathurst besuchten, fanden sie zahlreich versammelt. Richardson traf ihrer im Jahre 1848 bei dreihundert an. M'Clure zählte 30 Zelte und 9 Winterhäuser. Osborn bemerkt: die Mannschaften des Investigator hätten sich aus den Eiswüsten des Banks-Landes oft seufzend nach Cap Bathurst zurückgesehnt, wie etwa in alter Zeit die Matrosen in der Südsee nach den Fleischtöpfen von Otaheiti! Die Fröhlichkeit jener Wilden, welche sich in ausgelassenen Tänzen zur Schau gab, und ihre Gastfreundschaft (am 31. August wurden die Seefahrer zu einem förmlichen Gelage, für welches Wild gebraten und Walfischfleisch gesotten war, von den Eskimos vergeblich erwartet) blieben eine angenehme Erinnerung. M'Clure stimmt mit

---

[1]) Die Begegnisse der Fahrt des Investigator, die Entdeckungen und die Nachrichten über den unterwegs angeknüpften Verkehr mit den Eskimos sind unsern Lesern bereits aus dem Jahrg. 1853 der Zeitschrift für allgemeine Erdkunde bekannt, wo der Artikel: „Die Auffindung der Nordwest-Passage durch Capt. M'Clure" (Bd. I, S. 419—475) eine Uebersetzung der damals zuerst veröffentlichten Depeschen von M'Clure nach dem Abdrucke der *Times* enthält. Eine sehr anziehende und oft sehr wesentliche Ergänzung bietet das oben erwähnte Reisetagebuch von Miertsching, welches den deutschen Leser aufs Lebendigste mitten in die Scenen der arktischen Erlebnisse und Kämpfe versetzt.

[2]) Vergl. diese Zeitschrift, Neue Folge, Bd. I, 1856, S. 526—27.

vollem Herzen in den Wunsch Miertschings ein: dafs doch die Hudsons-Bai-Gesellschaft neben dem Betriebe ihrer Handelsgeschäfte die Pflicht der Civilisirung solcher Eingeborenen nicht vergessen möchte.

Am 6. September ging endlich der so lange vergeblich gehegte Wunsch in Erfüllung. Vom Cap Parry aus wurde eine offene Wasserstrafse gegen Norden erblickt, die unsere Seefahrer nun zum ersten Male in eine noch nie erkundete Gegend, in das Gebiet neuer Entdeckungen brachte. Die Namen Nelson-Spitze, Barings-Land, Prinz-Alberts-Land, Prinz-Wales-Canal, Princess-Inseln sind bereits in die geographischen Handbücher übergegangen.

Seitdem fiel die Lösung der Aufgabe, welche M'Clure zu erstreben hatte, mehr und mehr mit dem Aufsuchen der nordwestlichen Durchfahrt zusammen. Seine Aufgabe war, das Westgebiet des amerikanischen Polarmeeres von der Behrings-Strafse bis zum Banks-Land zu durchschneiden, ob er vielleicht unterwegs die Schiffe Erebus und Terror, oder Spuren derselben, oder einzelne Abtheilungen ihrer Mannschaft träfe. Alle Forschungen längs der Küste, alle Nachfragen bei den Wilden hatten zu keinem Ergebnifs geführt. Gelang es nunmehr, das Banks-Land oder die Banks-Strafse zu erreichen, so war die nordwestliche Durchfahrt nach Jahrhunderte langem Suchen nachgewiesen. Der Fortgang der Fahrt brachte es indefs mit sich, dafs vorläufig dieser Punkt aus den Augen verloren wurde.

Dabei ist jedoch nicht aus der Acht zu lassen, dafs die Auffindung einer Nordwestpassage an sich damals kaum von Erheblichkeit oder verlockend erscheinen konnte. Die ausgeschriebenen Preise waren längst (1828) zurückgenommen, und dagegen neue Belohnungen sowohl von der Admiralität als von Lady Franklin auf die Rettung der Vermifsten, auf die Ermittelung ihres Verbleibs ausgeschrieben. — Einen Mann der Franklin'schen Expedition anzutreffen, wäre in den Augen der ganzen civilisirten Welt ohne Vergleich für wichtiger geachtet worden, als tausend nordwestliche Durchfahrten. — M'Clure hat es gewifs nie vergessen, dafs ihm vorgeschrieben war, nicht auf geographische Entdeckungen auszugehen, sondern alle Kraft und Anstrengung dem Rettungswerke zu widmen. Allein im Verlaufe seiner Erkundungsreise kam er jetzt in eine Lage, welche die Gewinnung einer Durchfahrt für seine Aufgabe und Zwecke höchst wünschenswerth machte. Sie war ein Mittel, seine Nachforschungen auf die Gebiete der Melville-Insel u. s. w. hinüber zu tragen und seine Kräfte mit den nach der Barrow-Strafse ausgesegelten Geschwadern zu vereinigen. Diese Vereinigung mufste an sich schon als ein höchst wichtiges und mafsgebendes Moment für die weiteren Forschungen nach den Vermifsten gelten. Es wäre schon ein bedeutsames Ergebnifs gewesen, auf den Wegen derselben

nirgends eine Spur der Vermifsten gesehen zu haben. Selbst vom Standpunkte aller bis auf den heutigen Tage errungenen Kunde aus ist die Vermuthung nicht unzulässig, dafs M'Clure, wäre er durch die Wales-Strafse in den Melville-Sund gelangt, zu jener geheimnifsvollen Stelle gekommen sein müfste, welche zwischen den Auskundschaftungen von Osborn und Wynniatt (Mai 1851) unentdeckt geblieben ist, und auch weder von Rae noch von Collinson erreicht werden konnte. Bis jetzt weifs Niemand zu sagen, ob nicht gerade auf dieser allen seit dem Jahre 1848 dorthin gerichteten Unternehmungen Trotz bietenden Stelle eine Durchfahrt oder vielleicht auch nur eine Einfahrt sich öffnet, welche den Schiffen Erebus und Terror zum Wahlplatz ihrer letzten Kämpfe geworden ist [1]).

Indem M'Clure am 7. September bei einer Ueberschau der Umgegend von der Höhe der eben entdeckten Nelsonkuppe herab den Wasserarm des Prinz-Wales-Canals, so weit das bewaffnete Auge erkennen liefs, in nordöstlicher Richtung gegen den Melville-Sund sich hinziehen sah, entschlofs er sich auf der Stelle, seinen Operationsplan neu zu gestalten. Nach so vielem vergeblichen Forschen und Fragen, unter dem lähmenden Eindrucke der unaufhörlichen Täuschungen aller gehegten Aussichten, mochte die Hoffnung, Spuren der Vermifsten zu entdecken, immer mehr erkaltet und fast erloschen sein. Dies war die Situation und die Stimmung, in welcher die augenscheinlich nahe Aussicht auf Vollendung der nordwestlichen Durchfahrt das ganze Dichten und Trachten der Seefahrer dergestalt beherrschte, dafs die Nachsuchungen augenblicklich in den Hintergrund gedrängt erscheinen. M'Clure schreibt in seinem Privat-Tagebuch: „Ich vermag es nicht, die Spannung meiner Gefühle zu schildern! Sollte es möglich sein, dafs dieser Canal (der Prinz-Wales-Canal) zur Barrow-Strafse führt? Sollte diese Wasserstrafse sich als die so lange gesuchte Nordwest-Passage erweisen? Sollte es einem so geringen Wesen, als ich bin, zum Theil werden, zu vollbringen, was den Begabtesten und Weisesten Jahrhunderte lang versagt war? Aber aller Preis gehört Ihm, der uns so weit gebracht hat. Seine Wege sind nicht unsere Wege, und die Mittel, mit welchen Er seine Pläne ausführt, gehen über unser Wissen und Verstehen. Die Weisheit der Welt wird bei Ihm zur Thorheit.“ [2])

---

[1]) Osborn bemerkt in der vorliegenden Schrift S. 293, dafs den Beobachtungen der Fahrt des Resolute und Intrepid (im Jahre 1853) zufolge ein solcher Verbindungscanal, der zugleich die Grenze zwischen Prinz-Alberts-Land und Prinz-Wales-Land bezeichnen würde, nicht vorhanden sei; vergl. auch S. 329—330. — Dagegen entscheidet sich Sir John Richardson in der oben angeführten biographischen Notiz für die Existenz desselben, wie er denn auch auf der Karte von Kiepert (Zeitschr. für allg. Erdkunde 1855, Bd. V) angedeutet wird.

[2]) Es ist in der That sehr überraschend, dafs wir jetzt — nachdem so ver-

Diese mit hinreifsender Begeisterung und äufserster Spannung gehegten Erwartungen, mit welchen M'Clure in den Wales-Canal einlief, gingen indefs nicht so bald in Erfüllung. Wiewohl am 17. Sept. 1850 nur noch die letzten Eisschranken des 30 Meilen weiter aufwärts einmündenden Canals im Wege standen, waren doch alle Anstrengungen und Kämpfe, diese Strecke zu gewinnen, vergebens. Am Ende des Monats war der Investigator mitten in jenem Canal eingefroren. Jetzt kam es darauf an, authentisch zu erkunden, ob der Canal wirklich den Melville-Sund erreichte. Sobald die nothwendigsten Einrichtungen und Anordnungen zur möglichsten Sicherung des Schiffes für den Winter im Eise getroffen waren, machte sich der Befehlshaber mit einigen

---

schiedene Ansichten und so weit auseinandergehende Meinungen über die Gegend ausgesprochen sind, in welcher Franklin die nordwestliche Durchfahrt zu vollenden hoffte, — durch ein authentisches Schriftstück desselben aufs Augenscheinlichste und Sprechendste davon überzeugt werden: wie Franklin, wenigstens im letzten Moment, ungefähr an derselben Stelle nach der nordwestlichen Durchfahrt suchen wollte, an welcher eine solche zuerst von M'Clure wirklich erkundet worden ist. — In der so eben erschienenen Biographie des am 8. Juli 1855 zu Ems verstorbenen Admirals Parry (*Memoirs of Rear-Admiral Sir W. Edw. Parry ... by his son, the Rev. Edward Parry.* London bei Longman 1857. 8.) ist nämlich S. 310—313 ein Brief von Sir John Franklin abgedruckt, den er unterwegs von der Walfisch-Insel an der grönländischen Küste aus an seinen Freund Parry richtete. In diesem Briefe kommt folgende merkwürdige Stelle vor:

> „Während der Fahrt von England hierher habe ich mit grofser Sorgfalt die bezüglichen Theile Ihrer Reisebeschreibung, sowie auch Aufzeichnungen von Richardson und meine eigenen Notizen, welche bei Gelegenheit der Backschen Expedition aus unseren gemeinschaftlichen Beobachtungen bei Point Turnagain sich ergaben, nochmals durchgelesen. Ich habe mich sowohl hierdurch als auch durch die Ermittelungen von Dease und Simpson (1839—40) mit der Annahme befreundet (*I am inclined to think*), dafs zwischen Wollaston- und Banks-Land viel Land vorhanden ist, — wobei mir indefs die Hoffnung bleibt, dafs letzteres in Inseln zertheilt sein werde; und in diesem Falle hege ich die Zuversicht, durch einen dazwischen sich hinziehenden Canal hindurchzudringen."

Erinnert man sich, dafs Franklin diese Worte in dem Augenblicke, als er eben im Begriff stand, sich in die Region des nördlichen Eismeeres zu vertiefen und der civilisirten Welt bis etwa zur Ankunft auf den Sandwich-Inseln Lebewohl zu sagen, an einen Mann schrieb, mit dem er sicherlich offener und eingehender als mit sonst Jemand über seine Pläne gesprochen hatte, — der mehr als irgend ein Anderer im Stande war, dieselben zu verstehen und zu würdigen, — nimmt man hinzu, dafs in jener Zeit das Prinz-Albert- und Barings-Land noch völlig unentdeckt war, so möchte man fast sagen: Franklin habe die Existenz der Prinz-Wales-Strafse, welche sich in Folge der seitdem gemachten Entdeckungen als die einzige zwischen Wollaston-Land und Banks-Land hindurch führende Wasserstrafse ergiebt, fast in seinem Sinne geahnet! — Darüber kann kein Zweifel sein: wäre die eben angeführte Stelle des Briefes an Parry allein bei den Nachsuchungsplänen statt aller der tausendfältigen Nachfragen und Erkundigungen zum Grunde gelegt worden, man würde eine ungleich sichere und erfolgreichere Leitung gewonnen und mit ungleich geringerem Aufwande die Rettung wenigstens eines Theiles der verunglückten Mannschaft erzielt haben!

seiner Gefährten auf den Weg, um wenigstens der bereits zuversichtlich gehegten Vermuthung sich zu vergewissern.

Der 26. October 1850 ist der Tag gewesen, an welchem Capt. M'Clure nach einer mehrtägigen Fufswanderung von der Anhöhe der Peels-Kuppe herab im Schimmer der Morgensonne die Mündung der Prinz-Wales-Strafse in den Grofsen Melville-Sund mit seinen Augen gewahrte und demnach das Vorhandensein einer nordwestlichen Durchfahrt an dieser Stelle zu seiner hohen Freude vollständig bestätigt sah. Diese Entdeckung wurde zunächst am 26. October 1851 und am 26. October 1852 von der seitdem vereinsamten Schaar, die bis dahin Niemand fand, dem sie die in ihrem Kreise hochgehaltene Kunde hätte mittheilen können, als ein bedeutungsvolles Fest gefeiert.

Am 7. October 1853 erschien ein von M'Clure abgesandtes Mitglied seiner Expedition, Lieut. Cresswell, im Amtshause der britischen Admiralität zu London, um als lebendiger Zeuge die überraschende Kunde der Thaten und Entdeckungen anzusagen, welche die Mannschaft des Investigator vollbracht hatte.

Aber es dürfte doch schwerlich zu sagen sein, dafs unter der gemischten Stimmung, welche das gleichzeitige Eintreffen der verschiedenartigsten Nachrichten — Bellot's Tod, der Untergang des Transportschiffes Breadalbane, die Erkundung des Wellington-Canals bis zum Northumberland-Sund, Sir Edw. Belcher's rückgängige Bewegungen u. s. w. — die Entdeckung zweier nordwestlicher Durchfahrten auf die englische Nation einen besonders hervortretenden Eindruck gemacht hätten. Der Enthusiasmus, welcher Jahrhunderte hindurch trotz der bittersten Täuschungen die Hoffnungen immerfort belebt und unaufhörlich zu neuen Thaten angeregt hatten, war jetzt unter so vielen abermals getäuschten Hoffnungen, unter dem Einflusse schwerer Bekümmernisse verdunkelt. Denn selbst die Zuversichtsvollsten konnten sich nach und nach der Besorgnifs nicht mehr entschlagen, dafs wiederum 138 Männer einem Probleme sich geopfert hätten, dessen praktische Unfruchtbarkeit unter den Erfahrungen der letzten Jahre und durch den Hergang der Erkundungen selbst so stark bestätigt war. Noch wenige Tage vor Cresswells Eintreffen in London hatte eines der am meisten verbreiteten und anerkannt gediegensten Organe der englischen Presse mit eindringlichem Ernst vor jeder weiteren Betrachtnahme des gefahrvollen Problems gewarnt [1]).

---

[1]) *Edinburgh Review*, Octoberheft 1853, p. 344: „*Let them* (Regierung und Parlament) *be no longer directed to the attainment of an object, in all probability, visionary and most certainly useless in a geographical and commercial sense. Let us no longer strain at the solution of a riddle, especially where so terrible a penalty must be paid in case of failure. The Polar sphinx like her old Theban pro-*

Gleichwohl sind dem Capt. M'Clure und seinen Gefährten von allen Seiten her die glänzendsten Erweisungen der Anerkennung zu Theil geworden, und man kann nicht zweifeln, dafs neben dem Heldenmuth, der Ausdauer in Gefahren, der Einsicht und Thatkraft des Befehlshabers und insbesondere neben der Theilnahme an den Leiden, Gefahren und Bedrängnissen der Mannschaften, hierbei auf die Lösung des mehr als dreihundertjährigen Problems ein starkes Gewicht gelegt wurde. Die Königl. geographische Gesellschaft zu London hatte dem Capt. M'Clure die goldene Patronsmedaille des Jahres 1854 bestimmt, während er noch im Packeise der Barrow-Strafse der Rückkehr nach England harrte, so dafs diese Ehrenbezeugung in der Jahresversammlung der Gesellschaft Namens des Abwesenden am 22. Mai vom Capt. Sir G. Back feierlich in Empfang genommen wurde. Bald nach der Rückkehr wurde ihm (am 23. October 1854) die Beförderung zum Capitain mit dem Datum des 18. December 1850 [1]) zu Theil, während vier seiner Offiziere ein mit dem Beförderungsdatum des 26. October 1850 versehenes Patent erhielten. Im Jahre 1855 wurde ihm von der Königin Victoria das Baronet, von dem Parlament ein Preis von 10,000 Pfd. Sterl. zuerkannt, mit der Bestimmung, dafs die Hälfte dieser Summe unter den Offizieren und Mannschaften vertheilt werden sollte. Aufserdem wurden die letztern mit Medaillen und Ehrenzeichen in angemessener Weise bedacht. Die Admiralität liefs dem Capitain M'Clure im December eine kostbare goldene Uhr mit einer anerkennenden Inschrift überreichen. Die geographische Gesellschaft zu Paris überreichte ihm im April 1855 ihre grofse goldene Jahresmedaille. Die verschiedensten Körperschaften bezeugten durch Ehrengeschenke und Adressen ihre anerkennende Bewunderung.

Aber ein erheblicher Theil dieser Ehrenbezeugungen und Beförderungen galt doch unverkennbar eben so wohl dem in überstandenen Kämpfen bewährten Charakter, als dem Gelingen der Entdeckung zweier nordwestlicher Durchfahrten. Selbst die von Lady Franklin erhobenen und von gewichtvollen Stimmen unterstützten Ansprüche auf das Verdienst der Expedition des Erebus und Terror um die Auffindung der Nordwestpassage hat dazu beigetragen, das Andenken an den 26. October

---

totype admits of no middle course. Her enigma must be solved, or the bold questioner pay forfeit with his life.

[1]) Aus den Parlamentspapieren des Jahres 1855 ergiebt sich, dafs M'Clure, indem er auf das Datum des 26. October so grofses Gewicht legte, noch in einer besonderen Eingabe an die Admiralität den Wunsch aussprach, dafs der Act seiner Beförderung ebenfalls auf diesen Tag zurückverlegt werden möchte. Das scheint jedoch formelle Schwierigkeiten gehabt zu haben; denn die Admiralität entschied in Folge dieses Gesuchs für den 17. October und es ergiebt sich aus dem Dankschreiben, dafs M'Clure durch diese Entscheidung sich befriedigt fühlte.

1850 zu trüben. In England ist dieser Tag, so viel uns erinnerlich, nur einmal im Jahre 1853 in der englischen Provinzialstadt Lynn zu Ehren des damals zurückgekehrten Lieut. Cresswell öffentlich begangen. Der verewigte Admiral Parry erschien zur lebhaften Freude aller Theilnehmer aus einer Entfernung von 200 engl. Meilen als Gast bei dieser Feier. Er hat bei Gelegenheit derselben in bedeutungsvoller Weise das Wort genommen und der Entdeckung der nordwestlichen Durchfahrt seine Theilnahme aufs Lebhafteste bewiesen. Am Schlusse seiner Rede betonte der ergraute Seefahrer, dafs die Kunde dieser neuen Thatsache in seiner Brust die Begeisterung für die Lösung des Problems, dem er seine besten Jahre gewidmet, von Neuem angefacht und vielfach die Lebendigkeit der Jugend in ihm wieder geweckt habe.

Ganz anders freilich hat sich in neuester Zeit der gegenwärtige Erste Lord der britischen Admiralität ausgesprochen. In jener Parlamentssitzung vom 24. Februar 1857, welche durch den Napier'schen Antrag auf Ausrüstung einer neuen Expedition zur Erkundung der letzten Schicksale und der Hinterlassenschaft der unglücklichen Mannschaften eine bleibende Stelle in der Geschichte der Rettungsversuche behaupten wird, hat Sir Charles Wood die verschiedenen Berufungen der Vorredner auf das Gelingen der Auffindung der Durchfahrten durch einen Ausspruch beseitigt, der über die in den officiellen Kreisen herrschende Ansicht keinen Zweifel läfst. Als Vertreter der Oberleitung des britischen Seewesens erklärte er: Schon zur Zeit des Beschlusses der letzten Expedition des Erebus und Terror habe es ihn mit Bedauern erfüllt, dafs die Regierung sich herbeigelassen, so viel aufs Spiel zu setzen um einer so geringen Entdeckung willen, wie die blofse Entdeckung der sogenannten Nord-West-Passage sei (*to risk so much for so little as the mere discovery what was called the North West-Passage*). — —

Wie dem Allem auch sein mag: unsere Blicke wenden sich, am Ende einer unvergefslichen Reihe mifslungener Versuche für ein so unermüdlich erstrebtes Ziel, gleichsam unwillkürlich den neuen Thatsachen zu, mit welchen die gehegten Zwecke anderweit einer zukunftvollen Verwirklichung entgegengeführt werden sollen. Die Kräfte der Wissenschaft und Kunst haben sich vereint, um durch Arbeit und menschliche Erfindungsresultate das zu ersetzen, was die natürliche Landbildung der Continente versagt, und man hat bereits tausendmal berechnet, wie die in Aussicht stehenden Durchfahrten der Landenge von Suez und des darischen Isthmus dem fernen Orient uns näher bringen werden.

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 216-234