



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

**Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Die Nordwestdurchfahrt.

**urn:nbn:de:gbv:46:1-908**

## Die Nordwestdurchfahrt\*).

Fast tausend Jahre sind verflossen, seitdem Gardar Snaffarson die erste Nordpolarreise antrat. Ein skandinavischer Pirat war kurz vorher auf einer Fahrt nach den Faröerinseln durch einen mehrtägigen Sturm verschlagen worden, und fand eine bis dahin ganz unbekannte Insel. Sie bestand aus hohen Bergen, die dick mit Schnee bedeckt waren, und der Verschlagene nannte sie deshalb das Schneeland. Auf seinen Bericht trat Gardar Snaffarson im Jahre 864 nach Christi seine Entdeckungsreise an. — Und erst vor wenig Wochen ist die Nachricht von der Entdeckung der langgesuchten Nordwestdurchfahrt nach Europa gelangt.

Der Preis, den man für diese Entdeckung bezahlt hat, ist kein geringer. Eine Fahrt nach dem Nordpol ist keine Lustreise für die Sprößlinge einer verweichlichten Aristokratie, sondern sie verlangt von denen, welche sie unternehmen, einen seltenen Heroismus unter Verhältnissen, die alle Elastizität des Geistes niederdrücken, und einen stets zum Sterben bereiten Muth, der nicht durch das Geräusch und die Begeisterung des Schlachtfeldes frisch erhalten wird, sondern in der Stille der Polarnacht und im Ringen gegen dämonische Naturkräfte sein Todesopfer zu bringen hat. Die Schiffe fahren sich in großen Eisfeldern unbeweglich fest und werden auf dieser Unterlage von der Strömung willenlos nach einem unbekanntem Ziele getragen. Plötzlich, ohne daß man weiß wodurch, wird das Eisfeld krachend und knirschend in Stücke zerschmettert, und das Schiff ächzt und zittert unter den Füßen der Mannschaft. Diese einzelnen Eismassen werden dann in Haufen über einandergeworfen und in Staub zermahlen. Ein undurchdringlicher Nebel stellt sich ein; auf den Compaß kann man sich nicht mehr verlassen. In einem Zwitterding von Meer und festem Land schwankt das Schiff hin und her, bei ruhigem Wetter in beständiger Gefahr, an Eisbergen zu zerschellen, im Sturme von Wellen bestürmt, die Eisschollen gleich Felsmassen gegen seine krachenden Seiten schleudern. Aber der Seemann bleibt ruhig und erfüllt seine Pflicht so pünktlich wie in den milden, sonnenhellen Regionen des Mittelmeeres.

\*) Zum Theil nach dem Edinburgh Review.

Die Geschichte der Nordpolarentdeckungen läßt sich in drei Perioden theilen. Mit der ersten, von der obenerwähnten Reise Gardar Suaffarsons bis zur Entdeckung von Neufundland durch die beiden Cabots (1796) haben wir hier nichts zu thun. Die zweite dauert bis 1818, und in ihr glänzen die Namen Willoughby, Chancellor, Davis, Hudson, Baffin, Cook, Steane, Mackenzie und andere. Wenn wir ihr hier nicht mehr Raum widmen, so nöthigen uns dazu bloß die unserm Artikel gesteckten Grenzen; an Stoff fehlt es nicht, denn jedes eisumstarrte Vorgebirge und jede gefährliche Straße, welche diese Helden des Nordpolarmeeres entdeckt haben, erinnert an herzerschütternde Gefahren und spannende Abenteuer. Die dritte Periode beginnt 1818 mit der Entdeckungsfahrt des Sir John Ross nach der Hudsonsbai und geht bis heute, läßt sich aber wieder in zwei Abschnitte theilen, von denen der erste mit der Expedition Sir John Franklins nach Lancasterfund 1845 schließt, und der zweite von den zur Auffindung nach dem vermißten Seefahrer ausgeschieden Expeditionen in Anspruch genommen wird. In den ersten Abschnitt fallen John Ross's Reise in der Isabella und Alexander nach der Hudsonsbai 1818; Buchans und Franklins Reise nach Spitzbergen in der Dorothea und Trent (1818); Parrys erste Reise im Hecla und Griper 1819—20; Parrys zweite Reise in der Fury und im Hecla 1821—23; Lyons Reise nach dem Wagerriver 1824; Parrys dritte Reise im Hecla und der Fury 1824—28; Parrys vierte Reise von Spitzbergen nordwärts 1827; John Ross's zweite Reise nach der Prinzregenteneinfahrt im Dampfer Victory 1829—33; Backs Reise nach der Hudsonstraße im Terror 1836; und Franklins Reise nach dem Lancasterfund im Erebus und Terror 1845. Zu diesen 10 Expeditionen kommen noch 7 andere, Nebenzwecken dienende Expeditionen, nämlich Franklins erste Landreise 1819—21, Claverings Reise mit dem Griper nach Spitzbergen und Grönland 1823; Franklins zweite Landreise 1825—26; Beechey's Reise nach der Beringstraße in der Blossom 1826—28; Backs Landreise zur Auffindung von Ross 1833—35; Dease und Simsons Bootsreise die Nordküste von Amerika entlang 1836—39; endlich John Raes Durchforschung der Melvillehalbinsel 1846—47.

Der eifrigste Betreiber dieser Expeditionen war Sir John Barrow, der in seiner Stellung als Admiraltätssecretär ganz der Mann war, der am meisten zur Förderung dieser Sache beitragen konnte, und er hatte das Glück, in Parry, James Ross, Richardson, Franklin und anderen die rechten Werkzeuge zur Ausführung seiner Pläne zu finden. Ein Blick auf die Nordpolarkarte von 1817 und 1818 genügt, um zu zeigen, welchen großen Nutzen die Geographie von den Bemühungen dieser Männer gezogen hat. Dort sehen wir den ganzen Raum nördlich vom Polarkreis, und von der Westküste Grönlands bis zur Beringstraße noch ganz leer. Mackenzie und Hearne hatten zwar die Mündungen des Mackenzie und des Kupferminnenflusses besucht, aber es war bloße Vermuthung, daß sie in das Polarmeer ausmündeten, und die ganze Küstenlinie vom Ciscap bis

zur östlichen Spitze Amerikas war unbekannt. Die Wallfischfänger kannten die Westküste Grönlands, und die Händler der Hudsonbaigesellschaft die Bucht dieses Namens. Das Vorhandensein der Baffinsbai ward mehr behauptet als geglaubt; und damit war die damalige Bekanntschaft mit den hydrographischen Verhältnissen jener Regionen zu Ende. Die Admiralität beschloß 1818, zwei Expeditionen abzuschicken; die eine sollte die Davisstraße hinauf soweit als möglich nach Norden segeln, und sich dann nach Westen wenden; die andere auf dem Meridian von Greenwich grade nordwärts segeln. Die erste Expedition führte Capitän John Ross, ohne aber seinen Instructionen genügend nachzukommen. Er kam nördlich bloß bis Smithsund, segelte auf dem Rückwege ruhig an Jonesund vorbei, und ließ sich durch vermeintliche Berge, die gar nicht existirten, abhalten, in dem Lancasterfund nach Westen vorzudringen. Die ganze Frucht seiner Reise war eine genauere Bekanntschaft mit den Ufern der Baffinsbai. Die zweite Expedition unter Capitän Buchan hatte keine andern Resultate als ein angenehmes und unterhaltendes Buch, aber nicht in Folge der Untüchtigkeit des Capitäns, sondern weil jenseits Spitzbergen in der That nichts zu finden zu sein scheint. Die große Epoche der Nordpolarentdeckungen beginnt mit Parrys erster Fahrt. Der unerschrockene Muth, die kühle Umsicht, die unermüdliche Ausdauer dieses Seefahrers und das unbegrenzte Vertrauen, welches in Folge dieser Eigenschaften seine Untergebenen auf ihn setzten, machten ihn zu solchen mühevollen Unternehmungen besonders geeignet. Auch hat er sich in der Geschichte der Nordpolarentdeckungen ein schönes Denkmal gesetzt, denn er ist immer noch derjenige, welcher zu Schiffe am weitesten westlich vorgedrungen ist, und den Weg zur Entdeckung der nordwestlichen Durchfahrt hat er zuerst gewiesen. Was später entdeckt worden ist, liegt theils in südlicher, theils in nördlicher Richtung von der von ihm eingeschlagenen Bahn: es sind die Küsten des Prinzregentenkanals, Northsomerzet und Prinz von Walesland, und nördlich der Wellingtonkanal; die neuerdings entdeckte Durchfahrt ist viel weiter südlich, und noch kein Schiff hat sie befahren.

Nach der Rückkehr von seiner dritten Reise unternahm Parry eine Schlittenbootreise von Spitzbergen nach Norden. Das Resultat, so interessant es ist, ist in wenig Worten gegeben. Am 26. Juli erreichten die Reisenden  $82^{\circ} 40' 23''$  n. B.  $19^{\circ} 25'$  östl. L. Der Thermometer stand im Schatten  $31^{\circ}$ — $36^{\circ}$  und  $57^{\circ}$  in der Sonne; mit 500 Faden war kein Grund zu finden. Die Reisenden waren von der Stelle, wo sie die Hecla, ihr Schiff, verlassen hatten, nur 172 englische Meilen nach Norden vorgedrungen, und im ganzen 292 Meilen. Nach Parrys Berechnung hatten sie jedoch in Wirklichkeit 668 Meilen zurückgelegt, aber manche Meile drei und sogar fünfmal machen müssen, weil eine gewaltige, südwestlich gehende Strömung das Eis viel schneller nach Süden treibt, als die Schlitten nach Norden vordringen konnten.

Capitän Lyon trat seine Reise mit einem einzigen Schiff an, was die Gefahren

und die Beschwerden der Expedition bedeutend vermehrte, und er selbst klagt darüber, daß er bei seiner Ankunft im Polarmeere den Mangel eines zweiten Schiffes, das wenigstens die Grabesstille des Polarmeeres in etwas gestört hätte, schwer gefühlt hätte. Er sollte erst den Bagerfluß oder die Repulsebucht zu erreichen suchen und dann die Nordküste Amerikas entlang bis Point Turnagain vordringen, konnte aber seinen Auftrag nicht ausführen. Kaum hatte er Rowes Welcome erreicht, so stellten sich ein schwerer Seegang und ein dicker Nebel ein; die Ebbe war eingetreten; alle Anker waren ausgeworfen, aber das Schiff trieb unaufhaltsam auf einen flachen Strand zu, an dem sich die Brandung mit fürchterlicher Gewalt brach. Das Schiff und die Mannschaft waren rettungslos verloren, wenn die Ebbe noch tiefer sank. Menschenkraft konnte nichts mehr thun. „Jeder Matrose,“ erzählt Capitän Lyon, „brachte seinen Kleidersack aufs Deck und zog sich an, und an den schönen athletischen Gestalten, die ich vor mir sah, ließ sich auch nicht das geringste Zucken der Muskeln, die leiseste Unruhe entdecken . . . Und jetzt, da wir alles in unserer Macht Stehende gethan hatten, rief ich die Mannschaft auf der Schanze zusammen und betete mit ihnen zu dem barmherzigen Gott, uns das Leben zu erhalten. Ich dankte allen für ihr vorzügliches Benehmen, und ermahnte sie, da wir wahrscheinlich bald vor unserem Schöpfer erscheinen würden, vor ihn wie Männer zu treten, die sich in ihr Schicksal ergeben hätten. Die Offiziere setzten sich nieder, wo sie vor den Sturzwellen Schutz finden konnten, und die Mannschaft lag auf dem Verdeck herum, um sich mit der größten Gemüthsruhe miteinander zu unterhalten.“ Ein Zufall rettete das Schiff noch, aber es mußte unverrichteter Sache wieder umkehren. Trotz dieser harten Lehre schickte die Admiralität im Jahre 1836 abermals ein einzelnes Schiff unter Sir G. Back nach diesen gefährlichen Regionen. Schon bei Southamptoninsel fuhr es im Eise fest, und wurde nun mit seiner Mannschaft zehn Monate lang von den Winden, Strömungen und der Flut umhergetrieben. Manchmal stand der Thermometer auf 33°, und krachende, gegen das Schiff drängende, schwanfende Eismassen umgaben sie von allen Seiten. Vier Monate lang war ihre Lage noch verzweifelter; das Schiff saß mitten in einem Eisfeld, das die Strömung widerstandslos von dannen trug. Aber auch hier trat der Zufall als Retter auf, indem das Eis unverhofft aufging, aber auch diese Reise blieb ohne alles Resultat.

Sieben Jahre vor Back, 1829, hatte der ältere Ross, in Begleitung seines Neffen, des späteren Sir James Ross, eine zweite Reise zur Entdeckung der Nordwestdurchfahrt gemacht. Die Kosten der Expedition, die blos aus einem kleinen Dampfschiff, *Victory*, bestand, trug ein Privatmann, Sir Felix Booth. Capitän Ross segelte nach der Prinzregenteneinfahrt und drang bis Brentfordbai vor, dreißig Meilen südlich von Cap Garry, dem westlichsten Punkte, den Barry sah. Die Küste, eine Verlängerung von North Somerset, und von diesem, wie wir seitdem wissen, nur

durch die Bellotstraße getrennt, hielt Ross für ein noch unentdecktes Land, das er nach dem Rheder, der die Victory auf eigene Kosten ausgerüstet hatte, Boothia nannte. Nicht ohne große Anstrengungen und Gefahren erreichte das Schiff den Felixhafen, von welchem Punkte aus Capitän Ross und sein Neffe mehre sehr wichtige Expeditionen machten. Zu den bedeutendsten Resultaten derselben gehören die Bestimmung des magnetischen Nordpols durch den gegenwärtigen Sir James Ross und die Aufnahme der Westküste von Boothia. An der nordwestlichen Küste dieses Landes entdeckte Commandeur James Ross eine Durchfahrt und jenseits derselben eine Insel. Von dieser Insel kam er über einen andern Meeresarm abermals auf Land, das sich seitdem ebenfalls als eine Insel herausgestellt hat, und jetzt König Wilhelmsland heißt. Dies war der äußerste westliche Punkt, den die Expedition erreichte. Ross mußte die Victory im Felixhafen verlassen, und über Furybeach die Barrowstraße aufsuchen. Diese war jedoch nicht schiffbar, und die Nordpolarfahrer mußten nach Furybeach zurückkehren, wo sie einen vierten Winter, den von 1831, im Eise zubrachten. Erst am 25. Juni 1832 gelang es ihnen, in Booten Navyboard Inlet zu erreichen, und hier wurden sie bald durch die freudige Nachricht in Bewegung gesetzt, daß ein Schiff in Sicht sei. Durch ein merkwürdiges Zusammentreffen war es die Isabella von Hull, dasselbe Schiff, in welchem Capitän John Ross 1818 seine erste Reise nach den arktischen Regionen gemacht hatte. Er und seine Gefährten genossen ein seltenes Glück: sie hörten die Einzelheiten ihres eigenen Todes und dann die Trauer, die ihr Verlust verursacht, erzählen.

Von den in zweiter Reihe aufgeführten Expeditionen gehören die beiden Landreisen des Sir John Franklin in Begleitung von Sir John Richardson und Sir Georg Back zu dem größten, was menschliche Ausdauer, Geduld und heldenmüthige Standhaftigkeit leisten können. Man kann sich kein grausenhafteres Bild denken, als diese Fußreisenden, die halbblind, zum Tode müde und fast verhungert durch die Eisküste wandern, wo außer ihnen selbst kein lebendes Wesen sichtbar ist, wo ihre schönste Hoffnung ein rascher Tod ist, und wo ihnen nach tagelangem Umherirren ohne Nahrung eine seltene Handvoll einer eßbaren Flechte „Felsenkaldanen“ das Leben fristet. Und als ob die Schrecken der Natur noch nicht genügten, ihnen den Tod zu bringen, gebiert die Hungergier den Mord, aber den verrätherischen Frosen, der seinem niederstinkenden Begleiter vollends den Tod gegeben hat, trifft dann selbst die rächende Kugel. Die leidenschweren Reisen waren reich an Resultaten, und den Anstrengungen dieser heldenmüthigen Männer verdanken wir die fast vollständige Aufnahme der Küste von Nordamerika bis zur nördlichen Spitze der Melvillehalbinsel.

Acht volle Jahre sind verflossen, seitdem Sir John Franklin von Sheerness (am 26. Mai 1845) unter Segel ging. Er hatte Auftrag, auf den  $74\frac{1}{4}^{\circ}$  n. Breite vorzudringen, bis er die Länge von Cap Walker (ungefähr  $98^{\circ}$  w. L.)

erreichte. Von da sollte er in südwestlicher Richtung so gerade als möglich nach der Beringsstraße fahren. Im Juli desselben Jahres schrieb er von den Wallfischinseln in der Baffinsbai zwei Briefe an Mr. Corry und an Oberst Sabine, und dies ist die letzte directe Nachricht, die von ihm nach Europa gelangt ist. Wir wissen nur noch soviel, daß die Expedition den Winter von 1845—46 in einer kleinen Bucht zwischen Cap Riley und der Beechey-Insel, Lancastersund gegenüber, zubrachte. Capitän Danmaney entdeckte hier drei Gräber mit den Namen W. Braines, einem Marinesoldaten und John Hartnells von dem Erebus, und John Torringtons vom Terror. Auch fand er hier Ueberbleibsel des Observatoriums, der Zimmermannswerkstatt und der Schmiede, am Abhang des Hügels Holz- und Eisenstücke, Fezen von Bekleidungsstoffen, ganze Haufen von leeren Blechgehäusen, in denen sich präservirte Speisen befunden hatten — ein Beweis, daß sie ihre Vorräthe schon sehr in Anspruch hatten nehmen müssen. Später entdeckte man noch weitere Spuren nördlich von Port Jervis im Wellingtonkanal, die aber auch von einer Reisegesellschaft herrühren konnten, die wieder nach dem Hauptlager zurückgekehrt war. Die Spuren bestanden aus Fezen von Bekleidungsstoffen, Blechgehäusen und zerrissenem Papier. Auf einem dieser Zettel las man den Namen W. Donalds, des Arztes der Reisegesellschaft. Hiermit hören alle Spuren auf, denn die Erzählung des Eskimos Adam Becke von der Ermordung einer Gesellschaft weißer Seefahrer durch die Eingeborenen ist aller Wahrscheinlichkeit nach eine Erfindung, und die räthselhafte Erscheinung der zwei verlassenen Schiffe, welche die Brig Renovation am 20. April 1851 nicht weit von Neufundland auf einem Eisberg sah, und die durch noch unbekannte Kanäle aus dem Wellingtonkanal nach der Baffinsbucht, und von dort südlich geschwommen sein konnten, ist unaufgeklärt geblieben.

Bereits 1847 fing die Admiralität an, um das Schicksal der vermissten Reisenden besorgt zu werden. Von der durch die größten Autoritäten unter den Nordpolarfahrern für wahrscheinlich gehaltenen Voraussetzung ausgehend, daß Franklins Schiffe in einer Bucht des fast unbekanntem Theils der Nordpolarregionen, der zwischen dem 90. und 120° w. L. und 70. und 75° n. B. liegt, im Eise stecken geblieben seien, und weiter schließend, daß er entweder von dem Eise ins offene Meer getragen worden sei, oder die Schiffe verlassen und mit seinen 137 Gefährten in Booten das Festland zu erreichen versucht haben müßte, beschloß die Admiralität für die Auffuchung der Vermissten eine Reihe von Expeditionen auszurüsten, die für alle verschiedenen Möglichkeiten Vorsorge trafen. Commodore Moore mit dem Plover und Capitän Kellet mit dem Herald wurden abgeschickt, um den Ausgang der Beringsstraße zu beobachten, und Sir John Franklin mit Lebensmitteln zu versehen, im Fall er bis dahin vordringen sollte. Eine Bootexpedition vom Plover unter Lieutenant Pullen machte sich nach dem Mackenzie auf den Weg, während Sir John Richardson und Mr. Rae, von

den Niederlassungen der Hudsonsbaicompagnie ausgehend, die Strecke westlich vom Mackenzie bis zum Kupferminenflusse untersuchten. Mit der letztgenannten Expedition traf Lieutenant Bullen zusammen, und wendete sich nun von Cap Bathurst nach Banksland, während Mr. Rae Wollaston- und Victorienland durchforschte. Sir James Ross folgte Sir John Franklins wahrscheinlicher Reiseroute durch den Lancasterfund und die Barrowstraße, und ein Jahr nach seiner Abfahrt wurde ihm der Northstar unter Lieutenant Saunders mit neuen Vorräthen und Instruktionen nachgeschickt, die verschiedenen Einbuchten der Barrowstraße genau zu durchforschen. Der Plover liegt noch als Depotschiff im Kogebuesund, Capitän Kellet entdeckte Land nördlich vom Cap Jackau, wahrscheinlich identisch mit der von dem russischen Admiral Wrangel 1822 entdeckten großen Insel Costelnoi unter dem 75. Breitengrad; aber das Eis hielt ihn von weiterem Vordringen ab, und er mußte nach Europa zurückkehren. Die vereinten Bemühungen Richardsons, Raes und Bullens durchforschten die ganze Nordküste Amerikas von der Beringsstraße bis zum Kupferminenfluß, ohne die geringste Spur zu finden. Auch von den wandernden Eskimos und Indianern jener Regionen hat man nicht die mindeste Nachricht von den Vermissten erlangt, und die Bemühungen der verschiedenen Stationen der Hudsonsbaicompagnie und der russischen Stationen an der Colvillebai sind ohne Frucht geblieben. Im Mai 1851 gelang es Mr. Rae nach einem früheren vergeblichen Versuch, über die Meerenge hinweg Wollastonland zu erreichen. Er untersuchte diese Region vom 110° bis 117° 17' w. L., ohne eine Durchfahrt nach Norden, oder eine Spur von Franklin zu entdecken, oder Nachricht über ihn von den Eskimos zu erhalten.

Große Erwartungen setzte man auf die Expedition, die unter dem Befehl des Sir James Ross am 12. Juli 1848 von England absegelte, und die aus den Schiffen Enterprise und Investigator bestand. Trotz großer Hindernisse infolge der ungewöhnlich starken Vereisung der Baffinsbai erreichten die Schiffe am 30. August die Possessionsbai, und drangen in der Barrowstraße fast bis zum Eingang des Wellingtonkanals vor. Hier verspernte dickes Eis den Weg, und die Schiffe mußten zuletzt auf der Leopoldinsel Winterquartiere aufsuchen. Die Lage war insofern gut, als hier die vier großen Straßen dieser Region zusammenlaufen. Sobald es die Witterung erlaubte, zeitig im Frühjahr 1849, machten sich in allen Richtungen Reisepartien auf den Weg. Sir James Ross fuhr die Nordküste von North Somerset bis zu der kleinen Insel, zu der Cap Bunny gehört. In allen andern Richtungen außer nach Süden war nichts als ein ununterbrochenes, aus großen Eisschollen zusammengefrorenes Eisfeld zu erblicken. Nach Süden zu entdeckten die Reisenden keine Spur ihrer vermissten Vorgänger. Während Sir James Ross Abwesenheit hatte eine andere Expedition die Nordküste der Barrowstraße, und die Ost- und Westküste an Bryantsdurchfahrt mit keinem bessern Erfolg untersucht. Was nun folgt, zeigt, welchen Gefahren sich die Nordpolfahrer in

diesem Meere aussetzen. Gegen Ende August 1849 gelang es den beiden Schiffen, der *Enterprise* und dem *Investigator*, aus dem Leopoldshafen herauszukommen, und sie gingen immer nach der Nordküste der Barrowstraße unter Segel, um den Wellingtonkanal zu untersuchen, und dann nach der Melvilleinsel zu fahren. Als sie ungefähr noch 12 Meilen von der Küste entfernt waren, war nach Westen zu nichts als ein ununterbrochenes glattes Eisfeld zu erblicken. Am 1. Sept. waren die Schiffe von schwimmendem Packeis eingeschlossen. Gewaltige Berge von Scholleneis thürmten sich ringsum empor. Der Thermometer stand auf Null, und die schwimmenden Schollen froren zu einer einzigen undurchdringlichen Masse zusammen, welche eine Mauer quer über die ganze Barrowstraße bildete. Schon hatte sich die gesammte Schiffsmannschaft darauf gefaßt gemacht, in dieser Lage den ganzen Winter zu verbringen, als der Wind plötzlich von Osten nach Westen umsprang, und die ganze Eismasse mit einer Schnelligkeit von 8 bis 10 Meilen täglich nach Osten trieb. So, inmitten eines Eisfeldes von 30 englischen Meilen im Umkreis, trieben die Schiffe hoffnungslos ihrem Untergange in einer Lage entgegen, wo Menschenkunst und Menschenmuth nichts ausrichten konnte. Der Untergang war so gut wie gewiß: denn alle wußten, daß auf den Untiefen der Westküste der Baffinsbucht zahlreiche Eisberge auf dem Grunde festsaßen, denen sie nicht ausweichen konnten. Sie trieben langsam östlich, bis sie Pondsbai gegenüber kamen, wo ihnen eine Reihe Eisberge die Weiterfahrt versperrte. Sie ergaben sich in ihr allem Anschein nach unvermeidliches Schicksal, da zerfiel, wie auf ein gegebenes Signal, plötzlich das Eisfeld in lauter Trümmer, und es gelang der Mannschaft, durch Werptau die Schiffe an der Eismasse vorbeizubringen, und das offene Wasser zu erreichen. Da jedoch die Jahreszeit schon zu weit vorgerückt und alle Häfen geschlossen waren, so blieb Sir James Ross nichts übrig, als nach England zurückzukehren, wo er Ende October 1849 ankam.

Während Ross mit seinen beiden Schiffen im Lancasterfund auf die Eisberge lostrieb, sah sich der *Northstar* unter Lieutenant Saunder, den die Admiralität der *Enterprise* 1849 nachgeschickt hat, beim Melvillefund im nördlichen Theile der Baffinsbai fast von demselben Schicksal bedroht. Am 21. Sept. schwamm der *Northstar* ebenfalls mit einem Eisfeld dahin, als er einen großen Eisberg gerade vor sich erblickte. Das Hinderniß, welches das Schiff mit dem Untergang bedrohte, wurde seine Rettung. Eine Ecke des Eisfeldes stieß mit dem Eisberge zusammen; infolge der Erschütterung drehte sich das Feld im Kreise herum, spaltete sich, und das Schiff war frei. Der *Northstar* überwinterte in Wolstenholm und traf im August dieses Jahres mit andern unterdeß von England und den Vereinigten Staaten abgeschickten Entdeckungs Expeditionen zusammen, und kehrte im Sept. 1850 nach England zurück, nachdem er seine Vorräthe in Navyboardinlet niedergelegt hatte.

Es bleibt uns nur noch übrig, die Versuche zu erwähnen, die man nach Sir James Ross Rückkehr zur Entdeckung der Vermissten von Osten her gemacht hat. Sechs verschiedene Expeditionen, darunter eine von den Vereinigten Staaten ausgerüstete, und eine auf Kosten der Lady Franklin, sind nacheinander abgegangen, haben aber keine Nachricht zurückgebracht. In geographischer Hinsicht sind ihre Entdeckungen nicht unbedeutend gewesen. Capitän Penny hat offenes Meer im Norden vom Wellingtonkanal entdeckt; Mr. Kennedy und Lieutenant Bellot vom „Prince Albert“ haben die schmale Meerenge, die North Somerset von Boothia trennt, untersucht, und dadurch, sowie durch eine Expedition quer über Prinz Walesland eine Verbindung zu Wasser von der Barrowstraße nach Westen durch einen Kanal südlich von Cap Walker fast so gut wie festgestellt. Die Capitäne Austin und Ommaney haben das Meer westlich von Prinz Walesland, in der Melvillestraße, und den Jonesfund durchforscht.

Die letzte Hoffnung, etwas von Sir John Franklin zu erfahren, beruht auf den Expeditionen Sir E. Belchers, Kellers und Pullens, die von der Baffinsbai aus nach Westen, und auf der Collinsons und McClures, die seit 1850 von der Beringstraße aus nach Osten vorgedrungen sind, und die erst vor wenigen Wochen Nachricht von sich gegeben haben. Die Enterprize unter Collinson, und der Investigator unter McClure gingen in Gesellschaft unter Segel, kamen aber bald auseinander. Collinson erreichte am 15. Aug. 1850 Bainwright Inlet, wurde aber vom Eise von weiterem Vordringen abgehalten, und mußte nach Point Hope zurückkehren. Nach amerikanischen Zeitungsnachrichten ist er Ende 1852 von amerikanischen Wallfischfahrern gesehen worden. Den Investigator unter McClure hielt man lange Zeit für verloren, denn zum letzten Male hatte ihn am 31. Juli 1850 der Herald in der Beringstraße, westwärts steuernd, gesehen. Durch Capitän Kellet haben wir jetzt die Nachricht, daß der Investigator, nachdem er im August 1850 Point Barrow umfahren, und durch dicke Nebel und widrige Winde im Colville River aufgehalten, endlich die Mündung des Mackenzie und Cap Bathurst erreichte. Beim Cap Parry sah McClure offenes Wasser vor sich, und versuchte nach Banksland zu gelangen, fand aber unterwegs eine große Insel, die er die Baringinsel nannte. Durch eine Meerenge zwischen dieser Insel und einer Küste, Prinz Alberts Land, hinaufsegelnd, erreichte er den 73. Breitengrad, als ihm das Eis den Weiterweg versperrte. Er überwinterte unter 72° 50' n. B. 117° 55' w. L. unweit der von ihm entdeckten Princess-Royal-Inseln, in der Prinz von Walesstraße. Im Juli des nächsten Jahres versuchte McClure nördlich nach der Melvilleinsel vorzudringen, aber das Eis versperrte unter 75° 35' n. B. vollständig den Weg. Ebensovienig gelang es ihm, um die Südküste der Baringinsel herum nach der Barrowstraße vorzudringen, die nur noch 25 Meilen entfernt war. Eine Landexpedition drang dagegen bis zum Winterhafen vor, und stellte das Vorhandensein einer Nordwestpassage fest, die allerdings nur in der günstigsten Grenzboten. I. 1854.

Jahreszeit fahrbar sein mag. Im Sept. 1851 froz der Investigator in der Gnadenbucht ( $74^{\circ} 6'$  n. B.) auf der Baringinsel ein, wo er jetzt noch liegt. Der Sommer von 1852 war ausnehmend kurz und machte gar keinen Eindruck auf das Eis, der Winter 1852—53 ungewöhnlich streng (bis  $65^{\circ}$  unter dem Gefrierpunkt). McClure wollte das Schiff eben verlassen, als Lieutenant Pim vom Resolute, abgeschickt von Capitän Kellet, der die von der früher erwähnten Landexpedition im Winterhafen niedergelegte Depesche entdeckt hatte, zum Entsatz kam, und die Mannschaft des Investigator nach der Ostküste der Melvilleinsel brachte, wo Kellet seine Winterquartiere hatte.

Sir E. Belcher drang im Wellingtonkanal nach Norden vor und entdeckte hier unter  $77^{\circ} 45'$  n. B. die GYMOUTHINSEL, und östlich davon die TASELINSEL, ferner unter  $77^{\circ} 33' 30''$  n. B. und ungefähr  $97^{\circ}$  w. L. das NORD CROMWELL-LAND, von dessen Ostspitze man eine Fernsicht an 30 englische Meilen auf offenes Meer genoß. Im folgenden Sommer stellte er die Verbindung des JONESFUND mit dem Meere hinter dem Wellingtonkanal fest, und sah daselbst von einer Höhe von 1500 Fuß ein offenes, mit großen schwimmenden Eismassen gefülltes Meer, soweit das Auge reichen konnte — das große Polarbassin.

Das Vorhandensein dieses großen Polarbassins, auf welches ein Theil der Theoretiker ihre vornehmste Hoffnung einer endlichen Errettung Sir John Franklins gründen, ist also abermals festgestellt, wie schon früher von Parry und Inglefield im Hintergrund von Smith Sound: aber alle praktischen Seelente stimmen jetzt darin überein, daß dieses Meer ganz unfahrbar ist, und Sir John Franklin daher unmöglich weit in dasselbe vorgedrungen sein kann. Parry sah unter  $82^{\circ} 45'$  n. B. offenes Meer, das er mit dem Schiffe nicht erreichen konnte, aber ebensowenig mit Schlitten oder zu Fuße; Inglefield sah unter  $78^{\circ}$  kein Land, sondern nur ungeheure Eisblöcke, die der hohe Seegang mit Wuth gegen sein Schiff schleuderte. Sir E. Belcher schreibt in seiner letzten Depesche aus dem Wellingtonkanal: „Wenn unsere unglücklichen Landsleute ihre Schiffe an Eisschollen festgemacht haben, und mit diesen fortgetrieben sind, so ist ihre Sache hoffnungslos. Wenn wir die Schollen ansahen, wie sie sich in mehr als 40 Fuß dicken Schichten übereinandergehürmt hatten, oder wo sie zusammengestoßen waren, konnten wir uns der niederschlagendsten Gedanken nicht enthalten. In der Melvillebucht hatten wir nichts Aehnliches gesehen. Die einzige Möglichkeit ist noch, durch genaue Durchforschung der Küste in westlicher, südwestlicher und östlicher Richtung eine Spur von den Schiffen oder der Mannschaft zu entdecken. Westlich von der Melvilleinsel hat McClure eine Küstenstrecke von 800 Meilen untersucht, ohne die geringste Spur zu finden, und er spricht die feste Ueberzeugung aus, daß Franklin nie bis dahin vorgedrungen ist. Der Wellingtonkanal und die dahinter liegenden gefährlichen Meeresregionen scheinen wirklich die einzige Gegend zu sein, wo sich die Vermißten hingewendet haben können, obgleich

Das Nichtvorhandensein von Nachrichten in dem letzten Winterlager bei Cap Riley wenig dafür zu sprechen scheint, daß Franklin von seinen Instructionen abgewichen ist, die ihn nach Westen wiesen. Auch wenn man voraussetzt, daß eine plötzliche Katastrophe die Schiffe betroffen und der Mannschaft plötzlichen Tod gebracht hätte, bleibt es immer seltsam, daß sich auch nicht eine Sparre des Wracks vorfindet. Gibt man andrerseits die Möglichkeit zu, daß die Mannschaft die Schiffe verlassen und zu Fuß oder in Booten Rettung gesucht, so bleibt es nicht weniger wunderbar, daß von einer so zahlreichen und wohldisciplinirten Mannschaft, die unter so tüchtigen und erfahrenen Führern stand, auch nicht ein Einziger menschliche Wohnungen erreicht hat. Es ist alles Ungewißheit und räthselhaftes Dunkel!

### Neue historische Schriften.

Geschichte des Alterthums von Max Duncker. 2. Band. Berlin, Duncker und Humblot. —

Ueber den ersten Band dieses Geschichtswerks haben wir 1852, Band II., S. 164 berichtet. Wir konnten damals den Plan des Werkes noch nicht vollständig übersehen und haben uns daher in einigen Voraussetzungen geirrt. Durch das Erscheinen des zweiten Bandes dagegen ist die Tendenz und Physiognomie des Werkes ziemlich fest bestimmt. Zunächst ist der Umfang viel bedeutender als wir vorausgesetzt hatten. Schon der 2. Band, der wieder wie der erste zwei Völkergruppen, die Inder und die Baktrer, Meder und Perser in dem vorhistorischen Zeitalter behandelt, ist fast noch einmal so stark wie der erste, der sich mit den Aegyptern und Semiten beschäftigt. Der Grund davon ist sehr natürlich, denn von jenen Ländern haben wir trotz aller neuen Forschungen immer nur sehr dürftige Notizen, bei den Indern dagegen leiden wir an einer Uebersülle des Reichthums, und es ist schwerer, den ungeheuren Stoff, an dessen Studium eine ganze Reihe von Gelehrten ihr Leben setzt, zu sichten und zu gruppiren, als den fehlenden Stoff durch Conjecturen möglichst zu ergänzen. Mit dem 2. Bande ist aber die Vorgeschichte noch nicht abgeschlossen, der 3. Band soll das vorhistorische Zeitalter der Griechen und Römer enthalten. Der eigentliche Osten, die Chinesen u. s. w. bleiben ausgeschlossen, weil sie fast ganz aus dem System der alten Geschichte heraustreten. Man sieht, das Unternehmen ist ein großes, Kühnes und ganz neues. Denn wenn auch für das vorhistorische Zeitalter in der Gegenwart sehr bedeutende Studien gemacht sind, deren Umfang man fast gar nicht übersehen kann, so hat sich doch noch niemand an eine zusammenhängende Darstellung gewagt. Wir glauben auch von vornherein, daß eine große Anzahl von Gelehrten bedenklich auf ein Unternehmen hinsehen wird, welches gewisser-