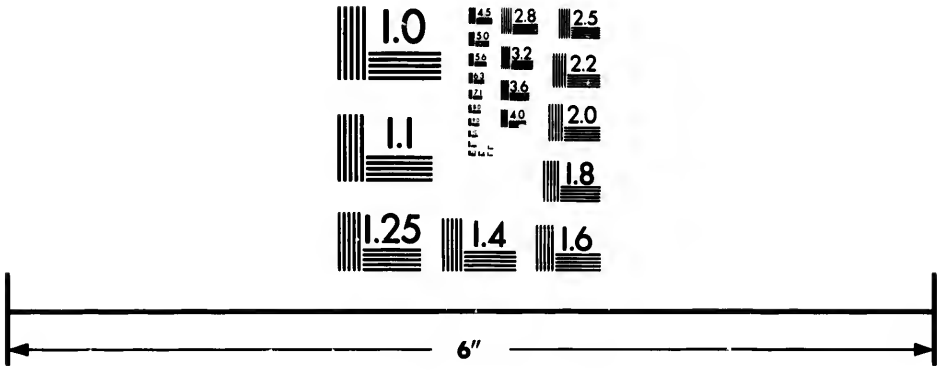
IMAGE EVALUATION
TEST TARGET (MT-3)



Photographic Sciences Corporation

23 WEST MAIN STREET
WEBSTER, N.Y. 14580
(716) 872-4503

Technical and Bibliographic Notes/Notes techniques et bibliographiques

The Institute has attempted to obtain the best original copy available for filming. Features of this copy which may be bibliographically unique, which may alter any of the images in the reproduction, or which may significantly change the usual method of filming, are checked below.

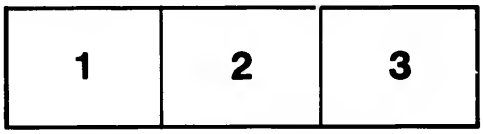
L'Institut a microfilmé le meilleur exemplaire qu'il lui a été possible de se procurer. Les détails de cet exemplaire qui sont peut-être uniques du point de vue bibliographique, qui peuvent modifier une image reproduite, ou qui peuvent exiger une modification dans la méthode normale de filmage sont indiqués ci-dessous.

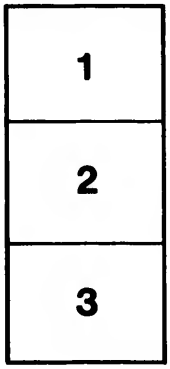
- [ ] Coloured covers/ Couverture de couleur
- [ ] Covers damaged/ Couverture endommagée
- [ ] Covers restored and/or laminated/ Couverture restaurée et/ou pelliculée
- [ ] Cover title missing/ Le titre de couverture manque
- [ ] Coloured maps/ Cartes géographiques en couleur
- [ ] Coloured ink (i.e. other than blue or black)/ Encre de couleur (i.e. autre que bleue ou noire)
- [x] Coloured plates and/or illustrations/ Planches et/ou illustrations en couleur
- [ ] Bound with other material/ Relié avec d'autres documents
- [ ] Tight binding may cause shadows or distortion along interior margin/ La reliure serrée peut causer de l'ombre ou de la distorsion le long de la marge intérieure
- [ ] Blank leaves added during restoration may appear within the text. Whenever possible, these have been omitted from filming/ Il se peut que certaines pages blanches ajoutées lors d'une restauration apparaissent dans le texte, mais, lorsque cela était possible, ces pages n'ont pas été filmées.
- [x] Additional comments:/ Commentaires supplémentaires: Various pagings.

- [ ] Coloured pages/ Pages de couleur
- [ ] Pages damaged/ Pages endommagées
- [ ] Pages restored and/or laminated/ Pages restaurées et/ou pelliculées
- [x] Pages discoloured, stained or foxed/ Pages décolorées, tachetées ou piquées
- [ ] Pages detached/ Pages détachées
- [x] Showthrough/ Transparence
- [ ] Quality of print varies/ Qualité inégale de l'impression
- [ ] Includes supplementary material/ Comprend du matériel supplémentaire
- [ ] Only edition available/ Seule édition disponible
- [ ] Pages wholly or partially obscured by errata slips, tissues, etc., have been refilmed to ensure the best possible image/ Les pages totalement ou partiellement obscurcies par un feuillet d'errata, une pelure, etc., ont été filmées à nouveau de façon à obtenir la meilleure image possible.

This item is filmed at the reduction ratio checked below/
Ce document est filmé au taux de réduction indiqué ci-dessous.

10X		14X		18X		22X		26X		30X	
								✓			
	12X		16X		20X		24X		28X		32X





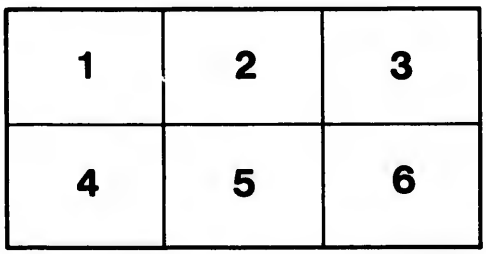


Abbildung der Bewohner des Kotzebue Sundes.

Entdeckungs-Reise

in die

Süd-See und nach der Berings-Straße

zur

Erforschung einer nordöstlichen Durchfahrt.

Unternommen in den Jahren 1815, 1816, 1817 und 1818,

auf Kosten

Sr. Erlaucht des Herrn Reichs-Kanzlers Grafen Rumanzoff

auf dem Schiffe Rurick

unter dem Befehle des Lieutenants der Russisch-Kaiserlichen Marine

Otto von Kotzebue.

Erster Band.

Mit zwei Kupfern und zwei Landkarten.

Weimar,

verlegt von den Gebrüdern Hoffmann.

1821.

Dem

Herrn Reichs-Kanzler, Grafen Rumanzoff,

dem

großmüthigen Urheber dieser Entdeckungs-Reise

widmet

die Geschichte derselben, ehrfurchtsvoll und dankbar

Otto v. Kotzebue.

Nach Beendigung des Drucks der Subscribentenliste geruheten, durch die Russisch-Kaiserliche Gesandtschaft an dem Großherzoglich-Sachsen-Weimarischen Hofe, bei den Verlegern, den Gebrüdern Hoffmann, zu unterzeichnen:

Seine Majestät Alexander I.

Kaiser und Selbstherrscher aller Reussen ꝛc. ꝛc.

zwei Exemplare der Ausgabe No. 3.

Subscribenten-Verzeichniß.

Zur Erläuterung.

No. 1. 2. und 3 bedeuten die dreierlei verschiedenen Ausgaben,

als:

No. 1. die Ausgabe auf Druckpapier mit nur etlichen colorirten Kupfern zu 10 Rthlr. sächsisch.

No. 2. die Ausgabe auf Velinpapier mit sämmtlich colorirten Kupfern zu 15 Rthlr. sächsisch.

No. 3. die Ausgabe auf feinem Velinpapier und mit fein colorirten Kupfern zu 20 Rthlr. sächsisch.

	Exemplare.		
	No. 1.	2.	3.
Abo.			
Herr Buchhändler F. A. Meyer daselbst	2	»	1
Altona.			
Herr Buchhändler Carl Busch daselbst	»	2	»
Durch denselben unterzeichneten ferner:			
Herr Commerzintendant Gebauer in Altona	»	1	»
» Kaufmann J. F. Heyne daselbst	»	1	»
» Kaufmann J. M. F. Köhler daselbst	1	»	»
» Kammerjunker von Levezow daselbst	»	1	»
» Kaufmann Reck junior daselbst	»	1	»
Amsterdam.			
Herrn G. A. Diederichs seel. Wittwe und Sohn daselbst	1	»	»
Herren Buchhändler J. Müller und Comp. daselbst	3	»	2
Durch dieselben unterzeichneten ferner:			
Herr M. van Marum in Haarlem	»	1	»
» B. V. Schneevoogt daselbst	1	»	»
» Verstolk van Soelen in Amsterdam	»	»	1
» C. J. Temminck daselbst	»	1	»
» W. C. Völcker daselbst	»	»	1
» Buchhändler C. G. Sülpke daselbst	2	1	»
Durch denselben unterzeichneten ferner:			
Herr J. C. Backer in Leyden	»	»	1
» P. van Cleef in dem Haag	»	»	1
Herren Gebrüder van Cleef in dem Haag	1	»	»

	Exemplare.		
No.	1.	2.	3.
Herr F. G. Hoffmann in Gonda	»	»	1
» P. Lamarque in Amsterdam	1	»	»
Das Lese-Museum daselbst	»	1	»
Herr E. van Nispen in Zevenaer	1	»	»
» J. G. Starck, Doctor Med. in dem Haag	1	»	»
» J. G. van Terveen in Utrecht	1	»	»
» J. J. Quarles van Ufford in dem Haag	»	1	»
» W. L. van der Upwich in Amsterdam	1	»	»
» A. G. Vermeulen in Rotterdam	1	»	»
» S. de Visser im Haag	1	»	»

Arnstadt.

Durch Herrn P. Hildebrands Buchhandlung daselbst unterzeichneten:

Ihro Hochfürstl. Durchlaucht die regierende Fürstin zu Lippe-Detmold	»	»	1
» Hochfürstl. Durchlaucht die regierende Fürstin von Schwarzburg-Sondershaußen	»	»	1

Aschaffenburg.

Herr Buchhändler D. Knode daselbst	»	1	»

Bamberg.

Durch Herrn Buchhändler Kunz daselbst unterzeichneten:

Herr Geheime-Rath und Präsident L. F. Freyherr von Fechenbach in Bamberg	1	»	»
Herr geistl. Rath und Pfarrer Schellenberger daselbst	1	»	»

Berlin.

Herr Buchhändler Dümmler daselbst	1	»	»
Durch denselben unterzeichneten ferner:			
Sr. Königl. Majestät Friedrich Wilhelm III. König von Preussen	»	»	1
Herr Geheimer Cabinets-Rath Albrecht in Berlin	1	»	»
Sr. Excellenz Herr Graf von Alopäus, Kaiserlich Russischer Gesandter am Königl. Preußischen Hofe	»	1	»
Herr Geheime-Rath Crelinger in Berlin	»	»	1
» Baron von Fouqué, Königl. Preuss. Major daselbst	1	»	»
» Doctor Goedeke daselbst	1	»	»
» Criminalrath Hitzig daselbst	1	»	»
» Graf von Itzenblitz daselbst	»	1	»
» Professor Lichtenstein daselbst	1	»	»
» Geheimer-Rath Rudolphi daselbst	1	»	»
» Zeune, Vorsteher der Königl. Blindenanstalt daselbst	1	»	»

	No.	Exemplare. 1.	2.	3.
Herren Buchhändler Dunker und Humblot daselbst		2	3	»
Durch dieselben unterzeichneten ferner:				
Sr. Königl. Hoheit Prinz Wilhelm von Preussen, Bruder Sr. Majestät des Königs		»	1	»
Sr. Königl. Hoheit Prinz Albrecht von Preussen		»	1	»
Die Königl. Bergwerksbibliothek daselbst		»	1	»
Die Bibliothek des Königl. Cadettencorps daselbst		»	1	»
Herr Blesson, Hauptmann vom Ingenieur-Corps daselbst		»	1	»
» Professor Doctor Reich daselbst		»	1	»
» Rother, Königl. Preuss. wirklicher Geheimer-Ober-Finanzrath, Präsident der Hauptverwaltung der Staatsschulden		1	»	»
» Buchhändler Th. Joh. Chr. Fr. Enslin daselbst		2	1	»
Durch Herrn Naucks Buchhandlung daselbst unterzeichnete:				
Herr von Weyrauch, Kaiserl. Russischer Staatsrath in St. Petersburg		1	»	»
Die Nicolaische Buchhandlung daselbst		4	1	»
Durch dieselbe unterzeichneten ferner:				
Ihro Durchlaucht die Frau Herzogin zu Curland und Sagan		»	»	1
Herr Kammerherr Leopold von Buch in Berlin		»	»	1
» Holzinspector Eben in Lieberose		»	1	»
Sr. Excellenz Herr Minister von Humboldt in Berlin		1	»	»
Herr Geheimer-Justizrath Jensch daselbst		1	»	»
Sr. Excellenz Herr Minister und General-Lieutenant von Lottum daselbst		1	»	»
Sr. Excellenz Herr Staatsminister von Voß daselbst		»	»	1
Herr Buchhändler August Rücker daselbst		1	»	»
Die Sandersche Buchhandlung daselbst		1	»	»
Durch dieselbe unterzeichnete ferner:				
Herr Geheime-Rath Richter in Berlin		»	1	»
Herren Simon Schropp und Comp. daselbst		1	»	»
Durch Herrn C. A. Stuhr in Berlin unterzeichneten:				
Sr. Königl. Hoheit der Kronprinz von Preussen		»	»	1
Sr. Königl. Hoheit der Prinz Wilhelm von Preussen, Sohn Sr. Majestät des Königs		»	»	1
Sr. Königl. Hoheit der Großherzog von Mecklenburg-Strelitz		»	»	1
Ihro Kaiserl. Hoheit die Frau Großfürstin von Rußland, Alexandra Feodorowna		»	»	1
Sr. Durchlaucht der Fürst von Sayn-Wittgenstein		1	»	»
Herr Schloßhauptmann von Buch		»	»	1
Sr. Excellenz der General der Infanterie Graf Gneisenau		»	1	»
Herr Kunsthändler Lüderitz in Berlin		1	»	»
» Hofmarschall Freyherr von Malzahn daselbst		1	»	»

	Exemplare. No. 1.	2.	3.
Sr. Excellenz der Minister des Innern Herr von Schuckmann in Berlin	»	1	»
Die Vossische Buchhandlung in Berlin	1	»	»

Bonn.

Herr Buchhändler Marcus daselbst	2	»	»
Durch denselben unterzeichnete ferner:			
Sr. Durchlaucht der Fürst von Salm Dyck zu Dyck	1	»	»
Die Regimentsbibliothek des Königl. Niederländischen Schweizerregiments von Ziegler	1	»	»
Herr Buchhändler E. Weber daselbst	»	»	1
Durch Herrn Buchhändler Ed. Weber daselbst unterzeichneten:			
Herr Franz Kaufmann in Bonn	1	»	»
» Kreissecretair Linz in Mayen	1	»	»
Das Königl. Preuss. Rheinische Oberbergamt daselbst	1	»	»
Die Königl. Preuss. Universitätsbibliothek daselbst	1	»	»

Braunschweig.

Herr Buchhändler Lucius daselbst	4	2	»
Die Schulbuchhandlung daselbst	»	1	»
Herr Buchhändler Friedrich Vieweg daselbst	2	3	»

Bremen.

Durch Herrn Buchhändler J. G. Heyse daselbst unterzeichneten:			
Das Museum daselbst	1	»	1
Herr Doctor J. H. A. Schumacher daselbst	»	1	»
» Doctor und Professor Storck daselbst	»	1	»
» Doctor G. A. Treviranus daselbst	1	»	»
Die Union	»	»	1
Durch Herrn Buchhändler Kaiser daselbst unterzeichneten:			
Herr Aeltermann Everh. Delius daselbst	»	1	»
» Consul Fr. Delius daselbst	»	1	»
» Doctor A. von Gröning daselbst	»	1	»
Das löbl. Museum daselbst	1	»	1
Herr Advocat A. Scheer in Jever	1	»	»

Breßlau.

Durch Herrn Buchhändler Johann Friedrich Korn dem ältern daselbst unterzeichneten:			
Herr Baron von Czettritz auf Kolbnitz bei Jauer in Schlesien	1	»	»

	Exemplare.		
No.	1.	2.	3.
Herr Baron von Lorenz auf Olbendorf bei Grottkau in Schlesien	»	1	»
» von Mieleçki, Bergrath zu Waldenburg daselbst	»	1	»
» Professor und Universitätsbibliotheear Schneider sen. Ritter des rothen Adlerordens 3r Classe für die von Steinwehrsche Bibliothek	1	»	»
Herr Buchhändler Schöne daselbst	2	2	1

Bruchsal.

Herr Regierungs-Rath Pütz daselbst	1	»	»

Brünn.

Herr Buchhändler Johann Georg Gastl daselbst	»	1	»

Carlsruhe.

Durch Herrn Buchhändler Braun daselbst unterzeichneten:

Ihro Majestät die Königin Friederike von Schweden	»	1	»
Sr. Hoheit der Prinz Gustav von Schweden	»	1	»
Sr. Hoheit Herr Markgraf Leopold zu Baden	»	1	»
Ihro Hoheit Frau Markgräfin Amalie Friederike von Baden	1	»	»
Das Museum in Carlsruhe	1	»	»
Sr. Excellenz Herr General-Lieutenant Freyherr von Neuenstein daselbst	1	»	»
Sr. Excellenz Herr Graf von Reigersberg, Königl. Baierischer Gesandter am Großherzogl. Badenschen Hofe	1	»	»

Durch die Marx'sche Buchhandlung daselbst unterzeichnete:

Herr Roth, Forstpraktikant in Amorbach	»	»	1

Coburg.

Herren Buchhändler Meusel und Sohn daselbst	1	»	»

Durch dieselben unterzeichnete ferner:

Sr. Durchlaucht der regierende Herzog von Sachsen-Coburg und Saalfeld	1	»	»

Copenhagen.

Herr Chr. H. Nöer daselbst	1	»	»

Cottbus.

Herr Kreis-Einnehmer Wilke daselbst	1	»	»

Crefeld.

Herr Buchhändler Peter Giesbers daselbst	1	»	»

	Exemplare. No. 1.	2.	3.
Darmstadt.			
Herr Buchhändler J. W. Heyer daselbst	1	»	»
Herr Buchhändler F. W. Leske daselbst	1	»	»
Durch denselben unterzeichneten ferner:			
Ihro Königl. Hoheit die Frau Großherzogin von Hessen	»	3	»
Sr. Hoheit der Groß- und Erbprinz von Hessen	»	1	»
Ihro Hoheit die Frau Groß- und Erbprinzessin von Hessen	»	1	»
Sr. Hoheit der Prinz Emil von Hessen	»	1	»
Herr Grüner, Regisseur des Großherzogl. Hof-Theaters in Darmstadt	1	»	»
Dresden.			
Die Arnoldische Buchhandlung daselbst	»	2	»
Durch dieselbe unterzeichneten ferner:			
Sr. Königl. Hoheit Friedrich August, Herzog zu Sachsen	»	»	1
Herr Doctor Ludwig Christoph Althof, Königl. Sächs. Hofrath und Leibarzt in Dresden	»	»	1
» von Bose, Königl. Sächs. Kammerjunker und Rittmeister der Armee daselbst	»	1	»
A. E. K.	1	»	»
B. K.	»	1	»
Herr General-Lieutenant Edler von Le Coq in Dresden	»	1	»
» Baron von Löwenstern, Russ. Kaiserl. Obrist der Cavallerie	»	1	»
F. R. P.	1	»	»
Herr Major von Planitz in Dresden	»	1	»
Die Leihbibliothek von Joh. Friedrich Schmidts seel. Erben daselbst	1	»	»
Herr Calculator Schuster daselbst	1	»	»
» G. Schwarz aus St. Petersburg	1	»	»
Herr Buchhändler Hilscher daselbst	2	»	»
Düsseldorf.			
Herr Buchhändler Schreiner daselbst	1	»	»
Essen.			
Herr Buchhändler Bädeker daselbst	1	1	»
Frankfurt am Mayn.			
Durch Herrn Buchhändler Boselli daselbst unterzeichneten:			
Sr. Durchlaucht der regierende Fürst August zu Hohenlohe-Oehringen	»	1	»
Herr Simon Moritz von Bethmann, Kaiserl. Russ. Staatsrath	»	»	1

	Exemplare. No. 1.	2.	3.
Sr. Excellenz Herr Graf von Beust, Großherzogl. und Herzogl. Sächsischer wirklicher Geheimer-Rath und Gesandter am deutschen Bundestage	1	»	»
Sr. Excellenz Herr G. F. von Lepel, Churfürstl. Hessischer wirklicher Geheime-Rath und Gesandter am deutschen Bundestage	»	1	»
Herr Lothar Franz Mark, Erzbischöffl. wirkl. geistlicher Rath und des ehemaligen Liebfrauenstifts Scholaster	1	»	»
Sr. Excellenz Herr von Penz, Großherzogl. Mecklenburg-Strelitzischer Staatsminister und Gesandter am deutschen Bundestage	»	1	»
Herr C. von Rothschilds	»	1	»
Sr. Excellenz Herr Freiherr von Brints-Berberich K. K. Oestreichischer Kammerherr, Fürstl. Thurn- und Taxischer wirklicher Geheimer-Rath und General-Postdirector, mehrerer hohen Orden Großkreuz und Commandeur	»	1	»
Sr. Excellenz Herr C. Freyherr von Brints-Treuenfeld, Fürstl. Thurn- und Taxischer Geheimer-Rath, K. K. Oesterreichischer Kammerherr und des Maltheserordens-Ritter	»	1	»
Sr. Erlaucht der regierende Herr Graf von Ysenburg-Philippseich in Philippseich	»	1	»
Herr Buchhändler H. L. Brönner in Frankfurt	2	1	»
Durch denselben unterzeichneten ferner:			
Sr. Durchlaucht der Prinz Maximilian von Wied-Neuwied	»	»	1
Herr Buchhändler Colburn in London	»	»	1
Herr Senator J. N. Gogel in Frankfurt	»	1	»
» Geheimer Legations-Rath Himly daselbst	1	»	»
Durch Herrn Buchhändler Guilhauman daselbst unterzeichneten:			
Sr. Königl. Hoheit der Großherzog von Hessen und bei Rhein	»	1	»
Herr Ed. Wm. von der Leyen in Crefeld	1	»	»
Die Hermannsche Buchhandlung daselbst	»	1	»
Durch dieselbe unterzeichneten ferner:			
Sr. Durchlaucht der Fürst Wilhelm zu Solms-Braunfels in Braunfels	»	1	»
Herr Bernhard Jacob Eyssen in Frankfurt a. M.	»	1	»
Herr Buchhändler J. D. Sauerländer daselbst	1	»	»
Herr Buchhändler Franz Varrentrapp daselbst	»	1	»
Durch denselben unterzeichneten ferner:			
Die Hochfürstl. Thurn- und Taxische Bibliothek in Regensburg	»	1	»
Herr Johann Heinrich Catoir in Frankfurt a. M.	»	1	»
» Stadtschultheiß Freyherr von Günderode in Frankfurt a. M.	»	»	1

	Exemplare.		
	No. 1.	2.	3.
Die Herzogl. Nassauische Hofbibliothek in Wiesbaden	»	1	»
Herr Wilhelm Lotz, Hofmarschallamtssecretair in Homburg	»	»	2
» Johann Martin Sarasin in Frankfurt a. M.	»	1	»

Frankfurt an der Oder.

Die Flittnersche Buch- und Kunsthandlung daselbst	1	»	»

Freyberg.

Durch Herren Craz und Gerlach, Buchhändler daselbst unterzeichneten:

Herr Geheimer-Finanzrath Baron von Herder in Freyberg	»	1	»
» Geschw. Lehmann daselbst	1	»	»

St. Gallen.

Herren Huber und Comp. Buchhändler daselbst	1	»	»

Giessen.

Herr Buchhändler Heyer daselbst	1	»	»

Durch denselben unterzeichnete ferner:

Herr Professor Wilbrand in Gießen	1	»	»

Göttingen.

Die Dieterichsche Buchhandlung daselbst	1	»	»
Herren Buchhändler Vandenhoeck und Ruprecht daselbst	»	2	»

Gotha.

Herr Buchhändler Gläser daselbst	»	2	»

Guben.

Herr Landesältester Bürgermeister Heym daselbst	1	»	»

Halberstadt.

Herrn H. Voglers Buch- und Kunst-Handlung	»	1	»

Halle an der Saale.

Herren Buchhändler Hemmerde und Schwetschke daselbst	1	»	»

Durch dieselben unterzeichneten ferner:

Herr Gerichtssecretair Ramdohr in Aschersleben	»	»	1
Die Fürstl. Anhaltische Bibliothek zu Ballenstedt	»	1	»
Herr Professor Dzondi in Halle	»	1	»
Die Königl. Universitätsbibliothek daselbst	1	»	»

	Exemplare. No. 1.	2.	3.
Durch die Rengersche Buchhandlung daselbst unterzeichneten:			
Ihro Durchlaucht die Frau Herzogin von Curland	»	»	1
Herr Professor Herzog in Bernburg	1	»	»
Herr Doctor Kaulfuß in Halle	»	1	»
Hamburg.			
Herr Buchhändler Herold jun. daselbst	1	»	»
Durch denselben unterzeichneten ferner:			
Herr Friedrich Coelln in Hamburg	1	»	»
» Dietrich Saul daselbst	»	1	»
» Arnold Schuback daselbst	»	1	»
» C. H. Sonntag daselbst	»	1	»
Herren Buchhändler Perthes und Besser daselbst	16	16	5
Hannover.			
Durch Herren Buchhändler Gebrüder Hahn daselbst unterzeichneten:			
Sr. Königl. Hoheit der Herzog von Cambridge	»	»	1
Sr. Hochfürstl. Durchlaucht der regierende Fürst von Bückeburg in Bückeburg	»	1	»
Sr. Excellenz Herr General-Lieutenant Freyherr von Dörnberg in Zelle	»	1	»
Herr Major General du Plat daselbst	»	1	»
» Medicinalrath Dr. Koeler daselbst	»	1	»
» Professor Bergmann in Göttingen	»	»	1
Die Königl. Bibliothek in Hannover	1	»	»
Sr. Excellenz Herr Graf von Bocholtz in Riesen	»	1	»
Herr Domcapitular Freyherr von Brackel in Hildesheim	»	1	»
» Generalmajor L. von dem Busche in Hannover	»	1	»
Aebtissin von Cornberg in Stift Bassum	»	1	»
Sr. Excellenz Herr General von Drechsel in Hannover	»	1	»
Herr Cammer-Rath Flebbe daselbst	»	»	1
» Cammerherr von Freytag in Oldenburg	1	»	»
Die naturhistorisch-ökonomische Gesellschaft in Hannover	»	1	»
Herr Geheime-Legationsrath Reichsfreyherr von Grote daselbst	»	1	»
Sr. Excellenz Herr General von Hake daselbst	»	1	»
Herr Commerzienrath Hahn daselbst	»	1	»
Sr. Excellenz Herr General von Hammerstein-Equord in Equord	1	»	»
Der Chef-Präsident Freyherr von der Horst in Minden	»	»	1
Herr Hofmedicus Doctor Kaufmann in Hannover	1	»	»
» Herr Canzleydirector und Oberlandesgerichtssecretair Kiesling in Münster	»	1	»

	Exemplare. No. 1.	2.	3.
Herr Pastor Krop in Wiedensahl	1	»	»
Sr. Excellenz Herr General-Lieutenant S. von Löw in Offenbach	»	»	1
Herr Geheimer-Cammer-Rath Kunkel von Löwenstern in Cassel	1	»	»
» J. E. Lüdgers, Canonicus sanctae crucis in Hildesheim	»	»	1
» Oberschenk, Reichsgraf von Platen-Hallermund in Hannover	»	1	»
» Obristlieutenant Prott daselbst	»	1	»
» Regierungsrath Rumann daselbst	1	»	»
» von Sandbeck in Sandbeck	1	»	»
Frau Präsidentin von Schele in Hannover	»	1	»
Herr van der Scheer in Koewerden	1	»	»
Sr. Excellenz Herr Graf von der Schulenburg Wolfsburg in Hannover	»	»	1
Herr Doctor J. F. Schulze in Bremen	1	»	»
» Oberschenk Baron von Steinberg in Hannover	1	»	»
Sr. Excellenz Herr Graf von Stollberg in Söder	»	»	1
Herr Sub-Conrector Volger in Lüneburg	1	»	»
» Warners in Leer	1	»	»
» Freyherr von Wendt, Bischof zu Rasionopel und Domprobst zu Hildesheim in Hildesheim	»	1	»
Herr Hof- und Canzley-Rath von Werlhof in Hannover	»	1	»
Die Hellwingsche Hofbuchhandlung daselbst	»	1	»

Heidelberg.

Herren Buchhändler Mohr und Winter daselbst	4	»	»
Durch dieselben unterzeichnete ferner:			
Die Großherzogl. Hof-Bibliothek in Carlsruhe	»	1	»
Herr Hofrath und Professor Munke in Heidelberg	1	»	»

Hemsbach an der Bergstraße.

Herr J. M. Schmidt, Herzogl. Hildburghausischer Commissionsrath daselbst	»	1	»

Hildesheim.

Herr Buchhändler Gerstenberg daselbst	1	»	»

Königsberg.

Herren Buchhändler Gebrüder Bornträger daselbst	5	2	»
Herr Buchhändler A. W. Unzer daselbst	2	»	»

	Exemplare. No. 1.	2.	3.
Leipzig.			
Durch Herrn Buchhändler Carl Andrä daselbst unterzeichnete:			
Herr Landesbestallter C. W. O. Aug. von Schindel auf Schönbrunn, Jauernick ꝛc.	1	»	»
Herr Buchhändler Barth in Leipzig	1	»	»
Durch denselben unterzeichnete ferner:			
Herr Professor Dr. Gilbert daselbst	»	1	»
Herr Buchhändler Cnobloch daselbst	5	4	2
Durch die Dyk'sche Buchhandlung daselbst unterzeichnete:			
Herr Hofrath und Geheimer-Cabinets-Archivar A. F. Gebhardt in Dresden	1	»	»
Herr Doctor Eisfeld daselbst	1	»	»
» Faber daselbst	»	1	»
Die naturforschende Gesellschaft daselbst	1	»	»
Durch die Hinrich'sche Buchhandlung daselbst unterzeichnete:			
Herr J. F. Golendzio in Memel	»	1	»
Herr Emil Küstner daselbst	1	»	»
Herrn Buchhändler P. G. Kummer daselbst	2	1	»
Herr Buchhändler Reclam in Leipzig	4	1	»
Herr Wilhelm Reichenbach daselbst	»	1	»
Die Rein'sche Buchhandlung daselbst	1	»	»
Herren Buchhändler Steinacker und Wagner daselbst	2	2	2
Durch dieselben unterzeichneten ferner:			
Herr Cammerherr und Oberforstmeister von Lindenau in Schneeberg	»	1	»
Durch Herrn Buchhändler Leopold Voß daselbst unterzeichnete:			
Herr Joh. Dav. Förster sen. Kaufmann daselbst	»	»	1
Liegnitz.			
Herr Buchhändler J. F. Kuhlmey daselbst	1	»	»
Durch denselben unterzeichnete ferner:			
Das neue Ruhlandsche Leseinstitut daselbst	1	»	»
Lingen.			
Herr Buchhändler R. A. Jülicher daselbst	»	1	»

	Exemplare. No. 1.	2.	3.
London.			
Herren Buchhändler Treuttel und Würz Treuttel Sohn und Richter daselbst . .	2	2	»
Lübeck.			
Herr Buchhändler J. J. von Rohden daselbst	1	»	»
Lüneburg.			
Durch Herren Buchhändler Herold und Wahlstab daselbst unterzeichneten:			
Herr P. F. Abegg, Königl. Niederländischer Consul in Emden	1	»	»
Sr. Excellenz Herr Graf von Bernstorff auf Gartow im Hannöverschen	1	»	»
Herr C. E. Bierwirth, Secretair und Doctor in Lüneburg	»	1	»
» Professor E. A. Evers in Lüneburg	1	»	»
Magdeburg.			
Die Creutz'sche Buchhandlung daselbst	1	3	»
Herr Buchhändler Heinrichshofen daselbst	»	1	1
Mainz.			
Durch Herrn Buchhändler Florian Kupferberg daselbst unterzeichneten:			
Herr H. Ackermann, Handelsmann in Mainz	1	»	»
Sr. Excellenz Herr Clemens Graf zu Elz daselbst	»	»	1
Herr Johann Andreas Blückert, Materialist daselbst	1	»	»
Herr Hermes, Ergänzungsrichter in Trier	1	»	»
» C. Herrgen, Gastwirth zu den drei Kronen in Mainz	1	»	»
Sr. Excellenz Herr Graf von Kesselstadt daselbst	1	»	»
Die Lesegesellschaft daselbst	1	»	»
Herr von Rohr, Königl. Preuss. Major daselbst	1	»	»
» Wittemann, Gutsbesitzer in Geisenheim	1	»	»
Marburg.			
Durch Herrn Buchhändler Krieger daselbst unterzeichneten:			
Herr Regierungsrath von Hanstein in Marburg	1	»	»
Sr. Excellenz der Königl. Wirtembergische Staatsminister und Großkanzler der Orden Herr Graf von Wintzingerode zu Cassel	»	1	»
Herr Geheimer-Staatsminister von Schmerfeld daselbst	»	»	1
München.			
Durch Herrn Buchhändler E. A. Fleischmann daselbst unterzeichnete:			
Sr. Excellenz Herr Graf von Thürheim, Königl. Baierscher Staatsminister	1	»	»
Herr Buchhändler Lindauer daselbst	»	3	»

	Exemplare. No. 1.	2.	3.
Durch Herrn Buchhändler Thienemann daselbst unterzeichneten:			
Sr. Majestät der König von Baiern	»	1	»
Ihro Majestät die Königin von Baiern	»	1	»
Sr. Königl. Hoheit der Prinz Eugen, Herzog von Leuchtenberg	»	1	»
Sr. Excellenz Herr Baron von Frankenstein in München	»	1	»
Herr Obrist Baron von Seckendorf in Neu-Oetting	»	1	»
Sr. Excellenz Herr Staatsminister Graf von Montgelas daselbst	1	»	»
Sr. Durchlaucht Herr Feldmarschall Fürst von Wrede daselbst	1	1	»
Die Bibliothek des Königl. Baierschen Regiments Garde du Corps zu Pferde	»	1	»
Die Bibliothek des Königl. Baierschen Grenadier Garde-Regiments.	»	1	»
Die Bibliothek des ersten Linien-Infanterie-Regiments König	»	1	»
Sr. Excellenz Herr General Graf zu Pappenheim	1	»	»
Münster.			
Durch die Coppenrathsche Buchhandlung daselbst unterzeichneten:			
Sr. Durchlaucht der Fürst Alexis zu Bentheim-Steinfurth	»	»	1
Sr. Durchlaucht Friedrich Wilhelm, Fürst zu Salm-Horstmar	1	»	»
Ihro Durchlaucht die Prinzessin Sophie zu Bentheim-Steinfurth	1	»	»
Herr Weyhbischof Freyherr von Droste zu Fischering	»	1	»
Muskau.			
Herr Reichsgraf Pückler auf Muskau	»	»	1
Nürnberg.			
Herr Buchhändler Carl Felsecker	»	1	2
Herren Buchhändler Riegel und Wiesner daselbst	1	»	»
Oldenburg.			
Durch Herrn Buchhändler Schulze daselbst unterzeichneten:			
Die öffentliche Bibliothek daselbst	»	1	»
Herr Cammerassessor Hackewessell daselbst	1	»	»
Pest.			
Herr Buchhändler Hartleben daselbst	»	4	»
» Buchhändler Georg Kilian daselbst	1	1	»
St. Petersburg.			
Bei den Verlegern dieser Reise, den Gebrüdern Hoffmann in Weimar, geruhten zu unterzeichnen:			
Ihro Majestät die Kaiserin Mutter, Maria Fedeorowna von Rußland	»	»	1
Sr. Excellenz Herr Staatsrath von Willamow, Ritter mehrerer Orden	»	»	1

	Exemplare. No. 1.	2.	3.
Prag.			
Durch Herrn Buchhändler Calve daselbst unterzeichnete:			
Herr Eustach Janatka, Oberjäger der Herrschaft Semil in Böhmen	»	1	»
Durch Herrn Buchhändler Enders daselbst unterzeichneten:			
Sr. Excellenz Herr Graf Clam-Gallas daselbst	»	1	»
Sr. Excellenz Herr Graf Caspar von Sternberg daselbst	»	1	»
Herr Buchhändler Caspar Widtmann daselbst	2	2	2
Quedlinburg.			
Herr Buchhändler Gottfried Basse daselbst	1	»	»
Rostock.			
Herr Buchhändler K. C. Stiller daselbst	6	6	»
Schlieben.			
Herr Kreisphysicus Doctor Wagner daselbst	»	1	»
Sondershausen.			
Durch Herrn Hofbuchhändler Bernhard Friedrich Voigt daselbst unterzeichneten:			
Ihro Erlaucht, Luise, regierende Gräfin zu Stollberg-Stollberg	»	1	»
Herr J. G. Fr. Cannabich, Pastor zu Nieder-Bösa bei Greußen	1	»	»
» Justitzcommissär Doctor Schulze I. in Nordhaußen	1	»	»
Sorau.			
Herr Buchdrucker Rauert daselbst	1	»	»
» Amtsrath Schlinzigk daselbst	1	»	»
Speyer.			
Herr Regierungs-Rath Schlemmer daselbst	1	»	»
Spremberg.			
Herr Justiz-Commissär Noeller daselbst	1	»	»
Stralsund.			
Durch die Königl. Regierungsbuchhandlung von Carl Löffler daselbst unterzeichneten:			
Herr Landbaumeister Boy daselbst	1	»	»
» Gustav Boeckler in Treuen	1	»	»
» Kaufmann C. F. Mayer in Stralsund	»	1	»
Die Rathsbibliothek daselbst	»	1	»

	Exemplare. No. 1.	2.	3.
Stuttgart.			
Durch Herrn Buchhändler Löfflund daselbst unterzeichneten:			
Sr. Majestät der König Wilhelm I. von Würtemberg für dessen Privatbibliothek	»	1	»
Die Königl. Bibliothek in Stuttgart	»	1	»
Die Bibliothek Ihrer Majestät der verwittweten Königin von Würtemberg, durch Herrn Hofrath Thomas	»	1	»
Herr General-Major von Bismark, Königl. Würtemberg. Gesandter am Großherzogl. Badenschen Hofe	1	»	»
Herr Pfarrer M. Feuerlein in Wolfschlugen	1	»	»
Herr Buchhändler Metzler in Stuttgart	1	»	»
Tübingen.			
Herr Buchhändler Laupp daselbst	1	»	»
Trier.			
Durch Herrn Buchhändler Gall daselbst unterzeichnete:			
Herr Haw, Königl. Landrath und Oberbürgermeister der Stadt Trier	»	1	»
Ulm.			
Die Stettinische Buchhandlung daselbst	»	1	»
Unterschönmattenwag bei Heidelberg.			
Herr Pfarrer Breunig daselbst	1	»	»
Weimar.			
Durch die Buchhandlung der Gebrüder Hoffmann unterzeichneten:			
Sr. Königl. Hoheit der Großherzog von Sachsen Weimar-Eisenach ꝛc.	1	1	1
Ihro Königl. Hoheit die Frau Großherzogin von Sachsen Weimar-Eisenach ꝛc.	»	1	»
Sr. Königl. Hoheit der Erbgroßherzog von Sachsen Weimar-Eisenach ꝛc.	»	1	»
Ihro Kaiserl. Hoheit die Frau Großfürstin, Erbgroßherzogin von Sachsen Weimar-Eisenach ꝛc.	»	»	1
Sr. Hoheit der Herzog Bernhard von Sachsen Weimar-Eisenach ꝛc.	»	»	1
Sr. Durchlaucht der Herzog Bernhard von Sachsen Meiningen	1	»	»
Herr Ernst Arnoldi jun. Kaufmann und Bankdirector in Gotha	»	1	»
Sr. Excellenz Herr Staatsminister Freyherr von Gersdorff in Weimar	1	»	»
Ihro Excellenz Frau Ottilia Gräfin Henkel von Donnersmarck, geborne Gräfin Lepel in Weimar	1	»	»
Sr. Excellenz Herr Graf von Kalkreuth, Generalmajor in Berlin	»	»	1
Herr von Lindemann, Königl. Preuss. Major und Ritter des K. Sächs. St. Heinrichs-Ordens in Nordhausen	»	1	»

	Exemplare.		
	No. 1.	2.	3.
H. E. Lloyd Esqr. at London	»	»	1
Herr von Olsufieff, Russ. Kais. Major außer Diensten in Niederpourit bei Dresden	»	1	»
Sr. Excellenz Herr Landmarschall Freyherr Riedesel zu Eisenbach auf Neuenhof bei Eisenach	»	1	»
Herr G. von Schmerfeld, churhessischer Geheimer Staats- und Justizminister in Cassel	»	»	1
» Geheimer Staatsrath D. Schweitzer in Weimar	»	1	»
» Rittergutsbesitzer Schweitzer in Mosen im Neustädter Kreise	1	»	»
» Hofrath Zilesius in Mühlhausen	1	»	»
» Rittmeister von Tompson in Weimar	»	1	»

Wien.

Herr Carl Ferd. Becks Buchhandlung daselbst	1	2	»
Die Carl Geroldsche Buchhandlung daselbst	8	3	3
Durch dieselbe unterzeichneten ferner:			
Ihro Majestät die Durchlauchtigste Frau Erzherzogin Marie Luise, Herzogin von Parma, Piacenza und Guastalla	»	»	1
Sr. Königl. Hoheit Erzherzog Ferdinand von Oesterreich Este, commandirender General in Ungarn	1	»	»
Sr. Durchlaucht der Fürst von Kaunitz-Rittberg	»	»	1
Sr. Hochfürstl. Durchlaucht Ernst Landgraf von Hessen-Philippsthal	»	1	»
Sr. Excellenz Herr Franz Maria Freyherr von Carnea-Steffaneo	»	1	»
Sr. Erlaucht Herr Johann Rudolph Graf Czernin	»	1	»
Sr. Excellenz Herr Peter Graf von Goeß, Kaiserl. Königl. Lombardisch-Venezianischer Hofcanzler	»	1	»
Sr. Excellenz Herr Graf von Gollowkin, Kaiserl. Russischer Gesandter am Kaiserl. Oesterreichischen Hofe	»	»	1
Herr Johann Ritter von Hietzinger, Kaiserl. Königl. Hofrath	»	1	»
Sr. Excellenz Herr Feldmarschallieutenant Graf von Kollonitz	»	»	1
Sr. Erlaucht Herr Franz Anton Graf von Magnis	»	1	»
Sr. Excellenz Herr Ferdinand Graf von Palffy	»	»	1
Sr. Excellenz Herr Johann Philipp von Stadion, Kaiserl. Königl. Finanzminister	»	1	»
Sr. Excellenz Herr Philipp Ritter von Stahl, Präsident der Commerzhofcommission	1	»	»

Herr Buchhändler Heubner daselbst	3	»	1
Herr Buchhändler Philipp Joseph Schalbacher	»	4	»
Durch denselben unterzeichnete ferner:			
Die Privatbibliothek Sr. Majestät des Kaisers Franz II.	»	»	1
Die Bibliothek Sr. Königl. Hoheit des Herzogs Albrecht von Sachsen-Teschen	»	»	1
Sr. Durchlaucht Fürst Paul Esterhazy	»	»	1

	Exemplare. No.	1.	2.	3.
Sr. Excellenz Herr Graf Anton von Appony K. K. Gesandter zu Rom	»	»	1
Sr. Hochgeboren Herr Graf von Clam Martinitz, K. K. Obrist des Cürassier-Regiments Kronprinz	»	1	»
Sr. Excellenz Herr Feldzeugmeister Br. Duka	»	1	»
Herr Anton von Eisner	»	»	1
» Joh. Bapt. Eltz	1	»	»
Frau Gräfin Erdödy, geborne Gräfin Nitzky	»	1	»
Herr Vincini Grimm in Wien	1	»	»
» Baron Ferdinand Leon Gudenus	1	»	»
Sr. Hochgeboren Herr Franz Graf von Hartig K. K. Hofrath	1	»	»
Herr Ignatz Holzinger	1	»	»
» Ernst Telemach Freyherr von Locella	»	1	»
» Joh. Bapt. Palmano in Zyrnau	»	»	1
» Pilat K. K. Hoffecretair	»	1	»
» Rasimir	1	»	»
Sr Hochgeboren Herr Graf Szechényi	»	1	»
Herren Buchhändler Schaumburg und Comp. daselbst	1	1	»
Durch dieselben unterzeichneten ferner:			
Sr. Kaiserl. Hoheit Erzherzog Anton	1	»	»
Sr. Kaiserl. Hoheit Erzherzog Joseph, Palatinus von Ungarn	»	1	»
Ihro Durchlaucht, Frau Fürstin Therese Jablonowska	»	1	»
Sr. Hochwohlgeb. Herr Baron von Arnstein	»	1	»
Sr. Hochgeboren Herr Graf Stephan Czaky	1	»	»
Sr. Hochgeboren Herr Graf Joh. Keglevics	»	1	»
Sr. Hochwohlgeboren Herr J. Friedrich Freyherr von Retzer	»	1	»
Durch Herren Buchhändler Zendler und Mannstein daselbst unterzeichnete:			
Herr M. Fr. von Du Chet, Kaiserl. Königl. Gubernialrath und General-Consul zu Warschau	»	1	»

Winterthur.

Die Steinersche Buchhandlung daselbst	3	»	»

Zeitz.

Die Webelsche Buchhandlung daselbst	1	»	»

Zerbst.

Herr Buchhändler Andr. Füchsel daselbst	1	»	»

***

	Exemplare.		
	No. 1.	2.	3.
Zittau.			
Herr Buchhändler Schöps daselbst	»	1	»
Durch denselben unterzeichnete ferner:			
Frau von Schrickel in Görlitz	»	»	1
Zülichau.			
Herr Buchhändler Darnmann daselbst	2	»	»
Zwippendorf.			
Herr Stadtrichter Walther	1	»	»

Exemplare.
No. 1. 2. 3.

» 1 »

» » 1

2 » »

1 » »

Inhalt.

Erster Band.

Zweiter Band.

— Inhalt. —

Dritter Band.

Bemerkungen und Ansichten von dem Naturforscher der Expedition,

Adelbert von Chamisso.

Anhang von andern Verfassern:

Expedition,

— Inhalt. —

Verzeichniß der Kupfer und Karten.

Erster Band.

Zweiter Band.

Dritter Band.

*) Auf mehreren Abdrücken der Ausgaben No. 1 und 2 steht: Virick statt Airick.

Entdeckungs-Reise

in

die Süd-See und nach der Berings-Straße

zur

Erforschung einer Nordöstlichen Durchfahrt.

Erster Band.

Z
Au
na
Pr
Re
beil
ten
sog
in
„ar
noch
hun
See
sen;
in d
lichk

*)

**

Einleitung. *)

Zwei Probleme haben seit Jahrhunderten den Geographen, besonders den Seemann beschäftigt: das Auffinden eines südlichen Continents und das einer nördlichen Durchfahrt aus dem Atlantischen Ocean nach dem Süd-Meer, oder umgekehrt, aus dem Süd-Meere in den Atlantischen Ocean. Das erste Problem wurde von dem unsterblichen Cook gelöst; er vernichtete während seiner zweiten Entdeckungs-Reise das südliche Continent, dessen Existenz man für nothwendig hielt, um das Gleichgewicht zwischen beiden Hemisphären zu erhalten, und an welches die berühmtesten Geographen aus der Mitte des letzten Jahrhunderts, wie De Brosses und Dalrymple, den festesten Glauben hatten, indem sie sogar die Gränzen so wie die wahrscheinliche Volksmenge desselben bestimmten. Vor Cook sank es in den Schooß des Oceans, und ließ, gleich dem grundlosen Gewebe einer Vision, keine Spur zurück „and like the baseless fabric of a vision left not a vack behind." **) Das zweite Problem, ist noch bis auf diesen Tag der Gegenstand hypothetischer Theorien und praktischer Anstrengungen. Dreihundert Jahre hindurch, hat man vergebens die Verbindung der beiden Oceane gesucht, die größten Seefahrer aller Nationen haben Theil an den Versuchen genommen, dieses schwierige Problem zu lösen; doch waren es die Engländer vorzüglich, welche, wie in allen Unternehmungen zur See, sich auch in dieser auszeichneten. Ihnen verdankt man den ersten Versuch, und mit der ruhmwürdigsten Beharrlichkeit haben sie ununterbrochen bis jetzt ihre Versuche wiederholt; auch sind sie es aller Wahrscheinlich-

*) Cook hielt zwar das Daseyn eines Continents in der Nähe des Südpols für möglich, indem er der Meinung war, daß sich Eis nur in der Nähe des Landes bilden könne, und daß daher die ungeheure Menge von Eis, welches man in den Südpolar-Regimen findet, nur seinen Ursprung in einem großen, in der Nähe des Südpols sich befindlichen Continente haben könne; aber er war auch zugleich bestimmt der Meinung, daß dieses Südpolar Land nie werde entdeckt werden.

**) Ich erfülle hiemit den Wunsch des Verfassers, eines Zöglings, auf den ich stolz bin, seiner Reisebeschreibung einige Worte von mir voranzusetzen. Es war dieß auch der Wunsch seines unglücklichen Vaters, meines unvergeßlichen Freundes, mit dem ich 30 Jahre hindurch in steter inniger Verbindung gelebt, den ich brüderlich geliebt habe, und dessen Tod ich, gewiß mit Vielen seiner Freunde, und wohl mit dem ganzen unpartheischen Publikum nie aufhören werde zu betrauern.

Krusenstern.

keit nach, welchen man endlich die Gewißheit über das Seyn oder Nichtseyn dieser merkwürdigen Passage wird zu verdanken haben. Hätte das Schicksal Cook's Leben gefristet, vielleicht wäre sie schon gefunden; und wäre sie auch nicht von ihm gefunden worden, so hätte er wenigstens die Unmöglichkeit derselben bis zur Evidenz erwiesen; denn was Cook nicht möglich war, konnte einem Andern kaum möglich werden. Auch Rußland, das seit Peter dem Großen eine Marine besitzt, und nie gleichgültig gegen das gewesen ist, was zur Erweiterung der Wissenschaften beitragen kann, hat nicht andern Nationen in dem Aufsuchen einer nördlichen Durchfahrt nachstehen wollen, und während zwei auf einander folgenden Jahren, waren drei Schiffe, unter dem Befehl des verstorbenen Admirals Chichagoff, Vater des jetzt lebenden Admirals, beschäftigt, gerade im Norden zwischen Grönland und Spitzbergen, diese Passage zu suchen. Die Expedition hatte das Schicksal aller frühern Versuche dieser Art, ohne daß dem Befehlshaber irgend eine Schuld beigemessen werden konnte, eben so wenig wie dem Lord Mulgrave, welcher sieben Jahre später von England, auch in der nämlichen Richtung wie Admiral Chichagoff abgeschickt ward, und nur um 12 Minuten weiter nach Norden kam, als der Russische Befehlshaber. Cook's dritte Reise, obgleich nicht von ihm selbst beendigt, schien endlich allen Zweifeln über die Möglichkeit einer nördlichen Durchfahrt ein Ende gemacht zu haben; jedoch wissen wir nicht, ob der große Mann wirklich auch selbst daran verzweifelte. Die Untersuchungen in der Berings-Straße brachten ihn das erste Jahr bis zum 70sten Grade, wo das Eis ihn hinderte weiter vorzudringen; demungeachtet beschloß er, das folgende Jahr seine Untersuchungen daselbst fortzusetzen, was freilich leider nicht er selbst ausführte; indeß beweist der von ihm gefaßte Entschluß, daß er nicht an der Möglichkeit, wenn auch nicht eines vollkommenen Gelingens, doch wenigstens weiter nach Norden und Osten vorzudringen als das Jahr vorher, verzweifelte. Man kann die dritte Reise Cook's für den letzten Versuch ansehen, den man im vorigen Jahrhunderte zur Lösung des berühmten Problems gemacht hat; denn der Zweck der Reise des Capitain Vancouver war nicht das Aufsuchen einer nördlichen Durchfahrt, wie man nach dem Titel der Reise es glauben konnte, sondern eine genaue Untersuchung der ganzen Küste von Amerika von 30° Breite bis zur Cook's-Einfahrt. Es verstand sich von selbst, daß, hätte man bei dieser Untersuchung eine Verbindung irgend eines tiefen Einschnitts mit der Baffins- oder Hudsons-Bay gefunden, eine solche von Vancouver wäre erforscht worden; es war aber mehr als wahrscheinlich, daß eine solche Verbindung südlich von Cook's Einfahrt nicht gefunden werden würde, denn schon bei der Abfertigung von Cook hatte man anerkannt, daß eine Verbindung, falls sie existire, nicht südlicher als 65° zu finden sey, indem die genauen Untersuchungen des Capitain Middleton und der Capitaine Smith und Moore erwiesen hatten, daß von der Hudson's-Bay aus, eine Verbindung mit dem Süd-Meere unmöglich sey. Die höchst genaue Untersuchung Vancouvers der westlichen Küste Amerika's bewies, daß diejenigen, welche Cook's Instruction verfaßt, nicht Unrecht hatten vorauszusetzen, daß die Durchfahrt nur im Norden von dem 65sten Grade der Breite zu suchen sey.

Nur wenige Jahre nach Beendigung der Cook'schen Reise, trat in Europa ein Zustand der Dinge ein, welcher solchen Forschungen höchst ungünstig war. Die französische Revolution brachte eine solche Masse von Unglück über alle Länder Europa's, daß man an dringendere Bedürfnisse zu denken hatte, als Unternehmungen zu veranstalten, deren Erfolg so problematisch schien; ja selbst bei den während dieser Zeit unternommenen, die sicherern Gewinn für die Wissenschaften versprachen, waren die Folgen des allzerstörenden Revolutionsgeistes nur zu sichtbar. Wenigstens war dieß der Fall bei den von Frankreich aus, abgefertigten Entdeckungs-Reisen, indem z. B. die zum Aufsuchen von La Perouse

abgefertigte Expedition unter dem Befehl eines der geschicktesten Offiziere der französischen Marine, sich vor ihrer Beendigung auflöste; und daß die einige Jahre später ausgerüstete, ebenfalls mißlang, daß wenigstens die Resultate nicht so glänzend waren, wie man sie von einer mit allen Hülfsmitteln reichlich versehenen Ausrüstung erwarten mußte, davon lag wohl auch nur der Grund in dem noch nicht zur alten Ordnung zurückgekehrten Geiste der Kaiserlich-französischen Marine. Ja wenn wir auch das Mißlingen derselben nur der Unwissenheit des vom Geiste der Entdeckung und der Wissenschaften durchaus gar nicht beseelten Befehlshabers *) zuschreiben wollten: so läßt sich doch wohl denken, daß bei einer andern Ordnung der Dinge keine solche Wahl getroffen worden wäre. Und nun die Behandlung des Capitain Flinders. Vertrauend auf die Heiligkeit der ihm gegebenen Pässe, und nicht ahnend daß es möglich sey, die französische Regierung durch den Arrest, eines auf Entdeckungen begriffenen Schiffs, zu prostituiren, übergab Capitain Flinders sich und sein kleines im Sinken begriffenes Schiff, dem Schutze des Gouverneurs, welcher sich nicht nur Seiner und des Schiffs, sondern auch seiner Journale bemächtigte. Einen Mann wie Flinders, den größten Seemann, den es nach Cook gegeben, zu einer solchen Zeit seiner Freiheit berauben, hieß ihn tödten; auch überlebte er nur kurze Zeit die grausame Unterthätigkeit seiner Gefangenschaft, zu welcher er über sechs Jahr verdammt war. Es gibt wohl schrecklichere Thatsachen in den Annalen der Seegeschichte, aber ich kenne nichts Empörenderes, als diese Behandlung des unglücklichen Flinders.

Theils der fast immerwährend fortdauernde Kriegszustand Europas, theils die Ueberzeugung, die man nach den letzten Versuchen der Engländer glaubte gewonnen zu haben, daß keine nördliche Durchfahrt möglich sey, waren die Ursachen, daß man dieses Problem als ein unauflösbares bei Seite gelegt hatte, und es frägt sich, ob je ein neuer Versuch wäre gemacht worden, wenn nicht der Graf Romanzoff, dem große Ansichten eigen sind, für den kühne Unternehmungen besondern Reitz haben, den ersten Schwung dazu gegeben hätte. Oft unterhielt er sich mit mir über diesen Gegenstand und äußerte seinen Wunsch, solchen Versuch nochmals unternommen zu sehen. Der politische Zustand Rußlands, auch vor dem schrecklichen Kriege von 1812 und 1813, schloß freilich jede Möglichkeit einer solchen Unternehmung, selbst von Seiten der Regierung aus, indeß die Idee verließ den Grafen nicht, und um selbst mehr Licht über diesen Gegenstand zu bekommen, so wie auch um den Capitain, welchem das Commando der projectirten Unternehmung übertragen werden sollte, mit allen Versuchen früherer Seefahrer, die nördliche Durchfahrt betreffend, so wie mit den Meinungen derer, welche sich mit diesem Gegenstande besonders beschäftigt haben, bekannt zu machen, unternahm ich auf seinen Wunsch eine Uebersicht aller Polar-Reisen auszuarbeiten, seit dem ersten Versuche des berühmten Sebastian Cabot im Jahr 1497 bis zur letzten Reise Cooks. Aus dieser Uebersicht ward es klar, daß eine Durchfahrt im Norden mehr als zweifelhaft, ein nochmaliger Versuch aber sowohl von Westen nach Osten, als von Osten nach Westen, vielleicht kein eitles Unternehmen seyn würde, und sobald daher der Krieg mit England beendigt war, beschloß der Graf Romanzoff zur Ausführung zu schreiten, und die Unkosten dazu selbst zu tragen.

---

*) Es ist merkwürdig, daß in dem, von Perron herausgegebenen Journale der Reise der Schiffe Géographe und Naturaliste der Name des Chefs auch nicht einmal genannt ist, gleich als ob man fürchtete daß der Name eines Mannes, dem unverdienter Weise das Schicksal so wohl wollte, an die Spitze einer Entdeckungs-Reise gestellt zu werden, auf die Nachwelt komme.

Ueber die Möglichkeit des Gelingens einer solchen Unternehmung, ist bei Gelegenheit der von der Englischen Regierung veranstalteten Expedition nach dem Nordpol, so viel dafür und dawider gesagt worden, daß es mir unnöthig schien, jene Argumente hier zu wiederholen. Meiner Ansicht nach, scheint die Durchfahrt im Norden unmöglich zu seyn; so viele Versuche sind von den unerschrockensten Seemännern Englands und Hollands gemacht worden, sich dem Pol zu nahen, und kein Einziger von ihnen hat bis zum 81° vordringen können. Es sollen zwar, seitdem die Ostküste von Grönland von Eis befreit ist, Schiffe bis zum 83sten Grade gekommen seyn; allein diese seltenen Beispiele, die überdem in Verbindung mit einem Phänomen stehen, von welchem es nur zu wahrscheinlich ist, daß es bald wieder verschwindet, nämlich die Befreiung der Küste Grönlands von Eis, beweisen noch nicht die Möglichkeit, bis zum Pol selbst zu kommen. Anders verhält es sich mit der N W Durchfahrt, die weniger unmöglich scheint. Um sicher zu gehen, war es nothwendig diese Durchfahrt sowohl von Westen nach Osten, als auch von Osten nach Westen zu suchen; der erstere Weg hatte das für sich, die westlichen Gränzen der Baffins-Bay und die Länder nördlich von der Hudsons-Straße zu untersuchen, die eben nicht zur Ehre des 19. Jahrhunderts, noch gänzlich unbekannt waren; der andere hatte dagegen den Vortheil, daß er eine Fahrt durch das Südmeer voraussetzte, und die Untersuchung der nördlichen Küste Amerika's für unsere Besitzungen in jenen Regionen von Nutzen seyn könnte. Der Graf Romanzoff beschloß, beide Unternehmungen zu gleicher Zeit zu machen, nur mit dem Unterschiede, daß die Untersuchung von Westen nach Osten auf einem von Rußland abzufertigendem, wiewohl nicht großem Schiffe geschehen, und daß die andere ein Jahr später von irgend einem unternehmenden Seemanne Amerika's von dort aus, auch auf seine Kosten, unternommen werden sollte, worüber der Graf bereits in Amerika eine Correspondenz angeknüpft hatte. Diese indeß unterblieb, weil meiner Ansicht nach, sie nicht eher beginnen mußte, bis die erste zurückgekehrt war; sie hatte alsdann auch den Vortheil, daß sie so wie die frühere, ebenfalls von Rußland aus und nicht von Amerikanern sondern von Russen unternommen worden wäre. Die zwei Jahre später von England aus ausgerüstete Expedition, machte natürlich die Ausführung dieses Theils des Plans ganz unnöthig. Was nun die Unternehmung von dem Kamtschatkaschen Meere nach dem Atlantischen Ocean, oder von Westen nach Osten betraf, so ließen freilich die Erfahrungen von Cook und Clerke in der Berings-Straße wenige Hoffnung übrig, weiter nach Norden vorzudringen, als sie es gethan haben; allein es waren an der Küste von Amerika im Norden und Süden von der Berings-Straße, Stellen vorhanden, welche jene berühmten Seefahrer nicht untersuchen konnten; ein Umstand, der wenigstens einen Funken von Hoffnung übrig ließ, in diesen Gegenden einen Einschnitt zu finden, welcher in Verbindung, wenn auch nicht gerade mit der Baffins-Bay steht, vielleicht aber mit irgend einem in das Eis-Meer sich ergießenden Flusse, deren wir bereits zwei kennen: der Kupferbergwerk-Fluß und der Mackenzie-Fluß, von wo es leichter seyn würde, in den Atlantischen Ocean zu kommen, als durch die Berings-Straße um das Eis-Vorgebirge herum. So wenig wahrscheinlich es scheinen möchte, gerade hier die Durchfahrt zu finden: so läßt sich ihrer Existenz doch nicht eher positiv widersprechen, als bis diese Strecke, besonders die im Süden der Berings-Straße, die 100 Meilen beträgt, untersucht worden ist. Angenommen aber auch, daß die gewünschte Entdeckung einer Verbindung zwischen den beiden Meeren auf der projectirten Reise nicht gemacht werden sollte: so würden gewiß mehrere nicht unbedeutende Vortheile für die Wissenschaft, besonders für die Nautik durch sie erlangt werden. 1) Die durch eine abermalige Erfahrung gewonnene Ueberzeugung, daß es unmöglich sey, weiter im Norden von der Berings-Straße vorzudringen, als

es schon Cook und Clerk gethan haben, und daß folglich eine Durchfahrt daselbst nach dem Atlantischen Ocean nicht existiren könne. 2) Die Untersuchung des von dem berühmten Englischen Seefahrer des seichten Wassers wegen nicht gesehene Küste von Amerika, welche jetzt sowohl zu Wasser auf Baidaren, als auch zu Lande geschehen sollte. *) 3) Es lag im Plane, wenn die Untersuchung der Küste von Amerika im Norden der Berings-Straße, nicht bis zum Eis-Cap gemacht werden könnte, was der geringen Größe des Schiffs wegen, nicht anders als unter sehr günstigen Umständen möglich war, diese Untersuchung zu Lande unternehmen zu lassen, um zu erfahren, wie weit sich die Küste nach Norden zu erstreckt, und in welchem Grad der Breite sie ihre Richtung nach Osten zu nehmen anfängt. Diese Land-Reise, falls sie der unwirthbaren Regionen wegen in welchen sie geschehen sollte, möglich wurde, mußte interessante Aufschlüsse über den innern Zustand dieses gänzlich unbekannten Theils von Amerika geben. 4) Eine zweimalige Durchschiffung der ganzen Südsee in ganz verschiedenen Richtungen, würde unstreitig nicht wenig zur Erweiterung unserer Kenntnisse von diesem großen Ocean, so wie von den Bewohnern der hier in großer Menge zerstreuten Inseln beitragen, so wie auch eine wahrscheinlich sehr reiche naturhistorische Ernte zu erwarten wäre, da der Graf außer dem Arzte des Schiffs, noch einen geschickten Naturforscher für die Expedition bestimmt hatte. Die projectirte Unternehmung war also in wissenschaftlicher Hinsicht von der höchsten Wichtigkeit und ohne Partheiligkeit gesprochen, des größten Ruhms werth, indem sie ohne Beispiel ist. In dem ersten Jahrhunderte nach Vasco de Gama's Umschiffung des Vorgebirgs der guten Hoffnung, und Magellans Reise in die Südsee, hat man zwar reiche Particuliers gesehen, welche auf eigene Kosten Schiffe ausrüsteten, um Entdeckungen in den neu bekannt gewordenen Meeren zu machen; doch schon längst ist dieser Eifer verschwunden; auch lagen den Entdeckungs-Reisen der frühesten Zeiten nicht so edle Motive zum Grunde wie die sind welche den Unternehmer dieser Expedition beseelten.

Es war natürlich, daß ein Particulier keine sehr bedeutende Summe zu einem solchen Unternehmen anwenden konnte; am wenigsten war dieß von dem Grafen Romanzoff zu erwarten, da er ohnehin den größten Theil seiner Revenüen zu den kostspieligsten wissenschaftlichen und vielen patriotischen Unternehmungen verwendet; es war daher vielleicht ein eben so schwieriges Problem, wie die nördliche Durchfahrt selbst, eine solche Unternehmung zweckmäßig zu veranstalten, ohne daß sie die Kräfte des Grafen überstieg. Zuerst ward beschlossen, das Holz zu einem kleinen Fahrzeuge von 25 bis 30 Tonnen am Bord eines der Amerikanischen Compagnie zugehörigen Schiffes nach den Colonien an der NW Küste von Amerika abzufertigen; der Offizier, dem der Auftrag gegeben werden sollte, die Untersuchung zu machen, sollte sich mit einem Steuermanne als seinem Gehülfen und einigen ausgesuchten Leuten mit embarquiren, und das Fahrzeug in Unalaska oder Kodiak zusammen fügen lassen. Dieser Plan, welcher der am wenigsten kostbare gewesen wäre, unterblieb, weil das zu embarquirende Fahrzeug zu vielen Raum auf dem nicht großen Schiffe der Compagnie eingenommen hätte. Es ward nun beschlossen, ein Fahrzeug von 70 bis 80 Tonnen mit beweglichen Kielen nach dem System des Englischen Capitain Shank in der Kaiserlichen Admiralität durch den geschickten Schiffs-Baumeister Rasumoff von Eichenholz bauen zu lassen; dieser Plan konnte indeß auch nicht ausgeführt werden, und da es keine Privat-Werften in St. Petersburg gibt, und das Eichenholz ausschließlich im Besitze der Admiralität ist: so mußte

*) Die Untersuchung dieses Theils von Amerika, zwischen Schoal Neß und Point Schallow water war auch dem Capitain Golownin im Jahre 1811 aufgetragen; allein ehe er diesen Theil seiner Instruction ausführen konnte, gerieth er in Japanische Gefangenschaft.

man sich entschließen, entweder im Auslande ein Schiff von Eichenholz zu kaufen, was zu kostbar gewesen wäre, oder eins von Fichtenholz bauen zu lassen; und da in Finnland sehr dauerhafte Schiffe von diesem Holze gebaut werden, so entschloß man sich, ob es gleich gewagt schien, eine Reise die drei bis vier Jahre dauern sollte, auf einem Schiffe von Fichtenholze zu machen, in Abo oder Wasa ein solches bauen zu lassen, und zwar größer als es zuerst der Plan war, nicht nur weil für den zum Ankauf des Schiffs bestimmten Preis ein Schiff von doppelter Größe von Fichtenholz gebaut werden konnte, sondern auch ein Umstand besonders in Erwägung gezogen werden mußte, worauf, wenn das Schiff von Eichenholz gewesen wäre, wie es ursprünglich bestimmt war, nicht Rücksicht genommen werden durfte. Man gab ihm nämlich nun auch die Bestimmung den großen Ocean zu durchschiffen, und so mußte es oft mit den wilden Bewohnern, sowohl früher bekannter, als neu entdeckter Inseln Gemeinschaft haben. Bey einer geringen Größe des Schiffs aber hätte auch die Mannschaft im Verhältnisse nur gering seyn können, und dadurch hätte es sich der Gefahr aussetzen müssen, von den Insulanern angegriffen zu werden. Beispiele, deren es bereits im Südmeere gegeben hat. Die Größe des Schiffs wurde von 80 Tonnen auf 180 festgesetzt, mit einer Mannschaft von 20 Matrosen. Für eine solche Reise ist freylich auch ein Schiff von 180 Tonnen nur klein, nicht der Gefahr wegen, von den Wellen bei einem starken Sturme verschlagen zu werden, wie Leser glauben könnten, die keine Seeleute sind, sondern wegen der wenigen Bequemlichkeit, welche Offiziere und Gelehrte sowohl zu ihrer Ruhe, wie zu ihren wissenschaftlichen Arbeiten haben: kein unwichtiger Gegenstand auf einer beschwerlichen und lang dauernden Reise, so wie auch des geringen Raums wegen, zu den naturhistorischen Sammlungen. Jedoch ist von der andern Seite die geringe Größe eines zu einer Endeckungs-Reise bestimmten Schiffs, wiederum mit andern Vortheilen verknüpft, die selbst für die Wissenschaften nützlich sind; ein kleines Schiff kann z. B. dem Lande um Vieles näher kommen, ist folglich im Stande, Manches zu erforschen und genauer zu bestimmen, als es auf einem größern Schiffe möglich ist. So z. B. sind auf dieser Reise die Korallen-Inseln genauer und schärfer untersucht worden, als es je früher geschehen ist; auch die Entdeckung der großen Bay an der Küste von Amerika im Norden der Berings-Straße, welche dem Capitain Cook und Clerk entgangen war, wäre auf einem größern Schiffe, als der Rurick, nicht gemacht worden.

Zum Chef dieser Unternehmung schlug ich den Lieutenant Kotzebue von der Marine, Sohn des berühmten Schriftstellers vor; er hatte, wiewohl sehr jung, nämlich als Kadet mit mir die Reise auf der Nadeshda gemacht, und auf dieser einen guten Grund zu dem Dienst, dem er sich zu widmen beschlossen hatte, gelegt; besonders hatte ich bemerkt, daß er sich in astronomischen Beobachtungen und im Zeichnen von Charten zu üben pflegte und auch nie unterließ, an den trigonometrischen Arbeiten Theil zu nehmen, was ihm sehr zu Statten kam, da er diesen Theil des Seedienstes auszubilden nach Beendigung der Reise keine Gelegenheit haben konnte, dahingegen, so viel es die Schifffahrt in der Ostsee möglich macht, er sich im Praktischen Dienste jährlich vervollkommen konnte; auch war er so glücklich, im Jahre 1812, als er unter dem Befehl des Admirals Crown und des Capitains Hamilton, von Archangel nach der Ostsee segelte, die Zufriedenheit beider Chefs in einem hohen Grade zu erlangen. Längst war es sein Wunsch, diejenigen Meere wieder zu besuchen, die ihm zuerst Sinn für den Seedienst eingeflößt hatten; er bot sich der Amerikanischen Compagnie an, das im Jahre 1813 absegelnde Schiff Suwaroff, nach ihren Colonien zu führen; sein Anerbieten ward indeß von den Directoren dieser Gesellschaft nicht angenommen, weil man fürchtete, er sey zu jung. Der Graf Romanzoff hingegen ward jedoch gleich bei der ersten Bekanntschaft so sehr von dem enthusiastischen

Eifer dieses jungen Mannes für seine Profession ergriffen, daß er kein Bedenken trug, ihm das Commando der Expedition nach der Berings-Straße anzuvertrauen, indem er keinen Zweifel hatte, daß sein Eifer mit den dazu nöthigen Kenntnissen und Eigenschaften gepaart seyn werde.

Da ich im Anfange des Jahrs 1814 von Sr. Majestät dem Kaiser die Erlaubniß bekommen hatte, eine Reise nach England zu machen, so beschloß ich, meinen Weg durch Schweden zu nehmen, um in Abo nach einer Zeichnung des Schiff-Baumeisters Rasumoff die Bestellung des Schiffs zu machen. Der Lieutenant Kotzebue begleitete mich bis Abo, und in den letzten Tagen des Mays schloß ich mit dem Schiff-Baumeister Erick Malm einen Contract, für die Summe von 30000 Rubel ein Schiff von 180 Tonnen Größe zu bauen, das in den ersten Tagen des Mays des kommenden Jahrs vom Stapel gelassen werden sollte. Dem Wunsche des Grafen Romanzoff zufolge, sollte dasselbe den Namen Rurick führen. Man muß dem Herrn Malm die Gerechtigkeit widerfahren lassen, daß er von seiner Seite nichts verabsäumt hatte, das Schiff so dauerhaft zu bauen, wie man es kaum von einem Schiffe von Fichtenholze erwarten konnte, und es kann keinen größern Beweis von der Vortrefflichkeit der Arbeit und von der Sorgfalt, mit welcher man das Holz dazu präparirt hatte, geben, als daß dieses Schiff nach der Rückkunft bei einer genauen Besichtigung desselben, so gut befunden ward, daß die Käufer *) beschlossen, es nochmals eine Reise nach dem Süd-Meere machen zu lassen.

Die astronomischen und physikalischen Instrumente bestellte ich in England bei dem mit Recht berühmten Troughton: sie bestanden aus mehrern Sextanten, Compassen, zwei Marine-Barometern, einem Inclinatorium, einem Aerometer, mehrern Thermometern, Hygrometern rc. zu diesen fügte ich noch die von Massey erfundene Log- und Sondir-Maschine, einen Six-Thermometer, einen Berg-Barometer, eine Camera Lucida; letztere Artikel des geschickten Künstlers Thomas Jones, ein Eleve des berühmten Ramsden, so wie auch zwei Telescope von Tully. Ich bestellte zwei Chronometer: einen Taschen-Chronometer bei Barroud, welcher von allen Künstlern die meisten Chronometer verfertigt, und schon aus dieser Ursache das größte Zutrauen verdient; auch war die Uhr die er lieferte vortrefflich, und um Vieles besser als eine andere von ihm für den nämlichen Preis die ich für die Admiralität bestellt hatte, die bald nach meiner Ankunft in Petersburg stehen blieb, und dem Uhrmacher Wenham dem Compagnon von Breguel zur Reparatur übergeben werden mußte. Jeder von diesen Chronometern kostete 50 Guineen. Den andern Chronometer ließ ich von Hardy machen, welcher durch eine sehr schöne astronomische Uhr, die er für die Sternwarte von Greenwich verfertigt, und durch einige neue Erfindungen, von denen ich nur die einer neuen Compensation anführen will, einen großen Ruf erlangt hatte. Chronometer hatte er zwar nur einen in seinem Leben gemacht, von dessem Gange kein Journal nach England gekommen ist, indem das Schiff auf der Reise nach Westindien unterging, und aus dieser Ursache hatte man mir ihn nicht empfehlen können; allein ich hatte ein so großes Zutrauen zu der Geschicklichkeit dieses ämsigen fleißigen Künstlers, daß ich demungeachtet einen bei ihm machen ließ. Der Erfolg hat bewiesen, daß ich nicht Unrecht hatte, großes Zutrauen in seine Geschicklichkeit zu setzen; die Uhr (ein Box-Chronometer) war vortrefflich, wie man es aus dem Reiseberichte ersehen wird. Der Preis war 80 Guineen.

*) Da der Graf Romanzoff keinen Gebrauch mehr von dem Schiffe machen konnte, so überließ er es der Amerikanischen Compagnie mit allem Material, sogar mit den Chronometern und den astronomischen Instrumenten.

Außer den astronomischen und physikalischen Instrumenten und einer reichhaltigen Sammlung Karten von Horsburgh, Arrowsmith und Purdy ließ ich das Schiff noch mit manchen andern zu einer solchen Reise unumgänglich nothwendigen Dingen versehen, die man nirgends besser und wohlfeiler bekommen kann, als in London, wie z. B. chirurgische Instrumente, Medikamente, Gewürze, Kleidungsstücke u. s. w. Auch ward das Schiff mit einem Lebens- oder Rettungs-Boote versorgt, das die Englische Admiralität auf meine Bitte für den Rurick bauen ließ. Ich hatte während meines Aufenthalts in England, auch den Hafen von Plymouth besucht, und dort ein Lebens-Boot gesehen, das von dem Schiff-Baumeister Fincham erfunden worden war. Die Zweckmäßigkeit und die geringe Größe dieses mit Luft-Kasten versehenen Bootes, ließen mich ein solches für die Expedition des Lieut. Kotzebue wünschen; die Strenge der Englischen Ordnung erlaubte es indeß H. Fincham nicht, da er in Diensten der Regierung steht, ohne Erlaubniß der Admiralität eine solche Bestellung zu übernehmen. Ich wandte mich daher bei meiner Rückkunft in London schriftlich an die Admiralität, und erhielt noch am nämlichen Tage eine Antwort von dem Secretär derselben, dem als Reisenden und Schriftsteller rühmlichst bekannten Barrow, daß die Lords der Admiralität sogleich den Befehl hätten ausfertigen lassen, für die Expedition des Grafen Romanzoff ein solches Boot, nach den von mir anzugebenden Dimensionen zu bauen. Dieses geschah, und wie der Rurick in Plymouth auf seiner Reise einlief, so wurde dem Lieut. Kotzebue das Boot abgeliefert, ohne die geringste Bezahlung dafür zu fordern; die Kosten desselben beliefen sich auf 1000 Rubel.

Eine kürzlich in England gemachte Erfindung schien mir zu wichtig, als daß sie bei der Expedition nicht auch ihre Anwendung finden sollte. Diese von einem H. Donkin gemachte Erfindung bestehet darin, frisches Fleisch, Gemüße, Suppen, Milch, kurz alles Eßbare mehrere Jahre in einem vollkommen frischen Zustande zu erhalten, und, was man für eine Uebertreibung halten möchte, es aber nicht ist, das Fleisch ist besser als frisch, indem die blechernen Büchsen, in welchem es aufbewahrt wird, mit starker Brühe gefüllt werden, die sich in das Fleisch hineinzieht. Ich ließ das Schiff mit einer ansehnlichen Quantität davon versehen, auch ist es dem Lieut. Kotzebue und seinen Begleitern von dem größten Nutzen gewesen, indem oft gerade dieses Fleisch das einzige Erquickende war, das man den Kranken geben konnte. Die Erfindung des H. Donkin, so unbedeutend sie auch zu seyn scheint, ist gewiß für die Navigation eine der wohlthätigsten. Abgerechnet wie wichtig es ist, sich auf den längsten Reisen mit frischen Lebensmitteln zu versehen, ohne daß man einen großen Raum dazu nöthig hat, etwas, das man sonst und zwar verhältnißmäßig auf kurze Zeit, nur dadurch erreichen konnte, daß man eine Menge lebendiger Thiere mit nahm, die auf einem Kriegs-Schiffe immer im Wege sind, für die man auch noch einen großen Vorrath von Futter, Heu und Wasser mitnehmen muß, *) und die man trotz aller Vorsicht doch plötzlich z. B. in einem starken Sturme verlieren kann; abgerechnet alle diese großen Vortheile, ist diese Erfindung für Kranke von der höchsten Wichtigkeit, vorausgesetzt, daß die Erhaltung der Gesundheit der Schiffs-Equipage für wichtig gerechnet wird. Durch eine kräftige Suppe, oder durch irgend eine nahrhafte Speise, kann oft das Leben eines Kranken gerettet werden, wenn Medizin keine Hülfe mehr bringt; dieß ist besonders bei skorbutischen Kranken der Fall, deren es freilich

*) Daß solche Vorräthe auch gefährlich werden können, davon haben wir an dem Englischen Schiffe: die Königin Charlotte von 120 Kanonen, das im Jahre 1805 auf der Rhede von Livorno aufbrannte, ein furchtbares Beispiel gehabt. Das Feuer war bloß dadurch entstanden, daß das an Bord gebrachte Heu nicht gleich aufgeräumt, durch ein mit nicht gehöriger Vorsicht vorbeigebrachtes Licht entzündet worden war.

jetzt auf den Schiffen wenige mehr gibt, seitdem man die Erfahrung gemacht hat, daß es nicht der Gebrauch von Salzfleisch, auch nicht die Seeluft ist, die den Skorbut hervorbringt, sondern der Mangel an gesunden Lebensmitteln, Mangel an Wäsche und Kleidungs-Stücken, der es den Leuten unmöglich macht, die oft durchnäßten Kleider zu wechseln. Mangel an Reinlichkeit und frischer Luft in ihren Wohnungen, besonders aber Mangel an gehörig Vorsorge und Theilnahme, welcher immer bei den Leuten eine traurige Stimmung hervorbringt, daher eine entgegengesetzte Behandlung in der That als das wirksamste Mittel gegen den Skorbut anzusehen ist. Es werden aber die ebenangeführten Maßregeln noch nicht überall in einem hinlänglichen Grade angewandt, und so hat man noch jetzt furchtbare Beispiele von den Zerstörungen, welche diese Krankheit auf den Schiffen anrichtet; auf solchen ist der Gebrauch des Donkinschen Fleisches nicht genug zu empfehlen, und in der That von der höchsten Wichtigkeit. Hätte Lord Anson auf seiner Reise ums Cap Horn (1740), hätten unsere Schiffe in den Jahren 1812 und 1813 auf der Fahrt von Archangel nach der Ostsee einen Vorrath von diesem Fleische haben können: so viele in der Blüthe ihres Alters wären nicht ein unzeitiges Opfer dieser schrecklichen Krankheit geworden. *) Da man nun auch in der Destillation des Seewassers wichtige Fortschritte gemacht hat, **) so können Mangel an frischen Lebensmitteln und süßem Wasser und Furcht vor dem Skorbut, nie einen Vorwand zu Relachen geben, die oft dem Zwecke der Reise sehr nachtheilig sind. Ich kann nicht umhin, hier auch der schönen Erfindung des großen Physikers Leslie Erwähnung zu thun: selbst im heißesten Zimmer Eis vermittelst der Evaporation hervorzubringen, wodurch es folglich möglich gemacht wird, sogar unter dem Aequator den Luxus eines kühlen Getränks zu haben, das nicht anders als sehr wohlthätig auf die Gesundheit wirken muß, besonders in den Regionen der Windstillen, wo man sich vergebens nach einem Lüftchen sehnt, die alle Kräfte abgespannende Hitze zu mildern. Auch diese Erfindung hat in der Englischen Marine eine Anwendung gefunden. Man hat bereits alle Hospitäler in den tropischen Gegenden mit großen Apparaten zur Hervorbringung des Eises versehen.

Was die Erhaltung der Gesundheit der Mannschaft, während der Expedition des Lieut. Kotzebue betrifft, so muß man ihm und dem Arzte des Schiffs, dem Dr. Eschholz die Gerechtigkeit widerfahren lassen, daß dieser Gegenstand beiden sehr am Herzen gelegen, wie der Erfolg so überzeugend bewiesen hat. Ungeachtet einer dreijährigen Navigation, während welcher verhältnißmäßig man nur wenige Zeit am Lande zugebracht hat, ungeachtet eines längern Aufenthalts in den stürmischen kalten und feuchten Regionen des Kamtschatkaschen Meeres, ungeachtet der wenigen Bequemlichkeit, welche ein Schiff von 180 Tonnen gestattete: so ist doch während der ganzen Reise nur ein Einziger und zwar im Anfange der Reise, gestorben: ein Schwindsüchtiger, dessen Leben auch am Lande nur ein kurzes Ziel gesteckt gewesen wäre. Die übrigen kehrten gesund und frisch, man kann sagen, gesunder und frischer

*) Da frische Lebensmittel in Westindien in sehr hohem Preise sind, so hat es die Englische Admiralität für weniger kostspielig gehalten, die Hospitäler daselbst mit dem Donkinschen Fleische von England aus zu versorgen, als an Ort und Stelle frisches Fleisch zu kaufen; auch ward während meines Aufenthalts in England in den Jahren 1814 und 1815 eine große Menge des Donkinschen Fleisches zur Flotte des Admirals Cochrane an die Küste von Amerika geschickt.

**) Der Lieutenant Kotzebue sah am Bord des Schiffs des Capitains Freycinet, das in diesem Augenblicke eine Entdeckungs-Reise macht, und das der Lieut. Kotzebue am Vorgebirge der guten Hoffnung antraf, einen solchen Apparat, vermittelst dessen die Consumption von 3 Tagen für die ganze Equipage in einem Tage bestritten ward.

nach ihrem Vaterlande zurück, als zur Zeit ihrer Abreise, den Chef und ihre Offiziere für die sorgsame und väterliche Behandlung segnend.

Das Personal des Rurick's bestand außer dem Capitain, aus einem Lieutenant der Marine, zwei Naturforschern, einem Arzt, einem Maler und zwei Untersteuerleuten. Der Lieutenant Shischmareff war ein vieljähriger Dienst-Kamerad und Freund des H. v. Kotzebue und obgleich älter im Dienst, unterwarf er sich gern auf dieser Reise seinen Befehlen. Die vollkommene Harmonie, die während der ganzen Reise zwischen beiden Statt gefunden hat, ist ehrenvoll für Beide, und wir sind für die glückliche Beendigung der Reise nicht weniger dem Lieutenant Kotzebue für seine Leitung schuldig, als dem Lieutenant Shischmareff, für die Unterstützung, die sein Capitain in ihm fand. Fast die ganze Reise hindurch war der Lieutenant Shischmareff, der einzige Seeoffizier auf dem Rurick, *) und nur ein Seemann kann sich eine deutliche Vorstellung von den Anstrengungen machen, denen man unterworfen ist, drei Jahre hindurch alle Beschwerden einer oft gefährlichen aber immer schwierigen Navigation, bald in den stürmischen Meeren Kamtschatka's, bald in den Eis-Regionen der Berings-Straße, bald zwischen den Korallen-Ketten der tropischen Inseln des Südmeers, nur mit seinem Capitain zu theilen. Die beiden Steuerleute Petroff und Cramtschenko, waren junge Leute aus der Steuermannschule, die sich vortrefflich in ihrem Fache ausgebildet haben, und mit denen H. v. Kotzebue sehr zufrieden gewesen ist. Letzterer war es vorzüglich, dem es oblag, die Karten zu zeichnen.

Zum Naturforscher der Expedition war der Professer der Naturgeschichte an der Dorpatschen Universität, der Kollegien Rath Ledebour gewählt, und zu seinem Gehülfen hatte er den Dr. Eschholz vorgeschlagen, welcher auch zu gleicher Zeit der Arzt des Schiffs seyn sollte: ein Geschäft, das auf einem so kleinen Schiffe, mit einer Equipage von 20 Mann und bei dem wahrscheinlich gesunden Zustande der Mannschaft, sehr leicht sich mit den Beschäftigungen eines Naturforschers vereinigen ließ. Die Gesundheit des Dr. Ledebour, erlaubte es ihm jedoch nicht, seinen Wunsch zu realisiren; statt Seiner machte H. v. Chamisso aus Berlin, die Reise als Naturforscher mit. Er war von den Professoren Rudolph und Lichtenstein, dem Kanzler als ein kenntnißvoller, seine Wissenschaft leidenschaftlich liebender Gelehrter empfohlen, und wie wahr diese Empfehlung, und wie glücklich die Wahl für den Lieutenant Kotzebue und für die Wissenschaft überhaupt ausgefallen ist, davon zeugt das vorliegende Werk. Wiewohl der Mangel an Raum es unmöglich machte, noch einen Gelehrten für die Expedition zu engagiren, so ward es doch dem Grafen Romanzoff sehr schwer, dem Wunsche eines gelehrten Dänen H. v. Wormskiold zu widerstehen, die Reise ebenfalls, als Naturforscher und Physiker mitzumachen; er that dabei auf Gehalt Verzicht, wofern ihm nur die Kosten des Unterhalts zugestanden würden. Da H. v. Wormskiold mehrere Reisen in den nördlichen Regionen, wie in Norwegen und Island mitgemacht hatte, so hatte die Expedition die wichtigsten Vortheile von dem Antheil den er an ihr nehmen würde, zu erwarten, auch übernahm es H. v. Kotzebue, die Schwierigkeit wegen des Raums aus dem Wege zu räumen, und H. v. Wormskiold embarquirte sich in Kopenhagen am Bord des Rurick's; bei der Ankunft des Schiffs in Kamtschatka, blieb er indeß dort zurück, um dieses von Naturforschern noch wenig untersuchte Land genauer kennen zu lernen.

Zum Maler der Expedition, bot sich ein junger Mann, Namens Choris an, welcher den bekannten Naturforscher Marschall von Biberstein, als Maler auf seiner Reise durch den Cau-

*) Sein Kamerad ward schon in England krank und verließ das Schiff in Kamtschatka.

casus begleitet hatte. Der Reichthum seines mitgebrachten Portefeuilles, aus welchem nur die wenigsten Blätter dem Publikum haben mitgetheilt werden können, und das Lob, das er von den berühmtesten Künstlern Petersburgs, so wie von dem Präsidenten der Petersburger Akademie der Künste eingeerntet hat, rechtfertigen die Wahl dieses jungen verdienstvollen Künstlers vollkommen.

Wenn man den Bericht der Reise mit der dem Lieutenant Kotzebue gegebenen Instruction vergleicht, so wird man finden, daß mehrere Punkte der letztern unbefolgt geblieben sind. Gewöhnlich sorgen diejenigen denen der Auftrag gegeben ist, die Instruction zu einer Entdeckungs-Reise anzufertigen, für weit mehr Beschäftigung als nöthig ist, weil man wohl weiß, daß nicht Alles erfüllt werden kann und nicht vorauszusehen ist, welcher Theil der Instruction unausgeführt bleiben müsse. Dieß ist auch der Fall mit dem Lieutenant Kotzebue gewesen. Was indeß denjenigen, welche den Plan zu dieser Reise machten, und gewiß noch mehr den Chef derselben wehe gethan hat, ist, daß die Untersuchung des Innern von Amerika im Norden und Osten von der Berings-Straße, aus sehr gewichtigen Ursachen, die im Berichte der Reise angeführt werden, hat unterbleiben müssen. Eine solche Unternehmung, wofern jene Eis-Regionen überhaupt eine zulassen, kann nicht ermangeln, über den innern Zustand des Landes, so wie über die Bewohner desselben, ein neues Licht zu verbreiten; sie würde vielleicht auch zur endlichen Lösung des gewünschten Problems, nämlich des Auffindens einer Verbindung mit beiden Oceanen führen. Der Zweck der Expedition des Lieutenant Kotzebue, ist freilich in dieser Rücksicht verfehlt; man wird sich jedoch aus dem Inhalte der folgenden Blätter überzeugen, daß die Reise für Navigation, Naturgeschichte und Physik so reichhaltig ausgefallen ist, wie es die dazu verwandten Mittel nur immer zulassen konnten, daß folglich der über alles Lob erhabene Zweck des Mannes, welcher der Urheber dieser Reise war, vollkommen erfüllt ist. *) Wenn dieser wahrhaft patriotisch gesinnte Mann auch bloß durch die in der That fürstliche Unternehmung, deren Geschichte hier erzählt werden soll, bekannt würde: so gehörte er schon dadurch der Nachwelt gewiß mit eben dem Rechte zu, als sein Vater, welcher sich als Feldherr in den Annalen der Kriegsgeschichte Rußlands einen unverwelkbaren Ruhm erworben hat.

Es möchte vielleicht nicht ganz unpassend seyn, die von mir abgefaßte und im Anfange der Einleitung erwähnte Uebersicht aller Reisen nach dem Nordpol, welche das Auffinden eines kürzern Weges nach den Chinesischen und Indischen Gewässern zum einzigen Zweck hatten, vor den Bericht der Reise des H. v. Kotzebue zu setzen. Ich habe der meisten dieser Reisen nur kurz erwähnen wollen; es sind indeß während der drei Jahrhunderte, daß man diesen Gegenstand verfolgt, so viele Reisen von Engländern, Portuziesen, Spaniern und Holländern zu diesem Behuf unternommen worden, und einige haben ein so besonderes Interesse für Rußland, daß, trotz aller Kürze, diese Uebersicht einen größern Raum bei mir eingenommen hat, als ich glaubte dazu bestimmen zu können. Die Geschichte der Reisen nach dem Nordpol macht einen eigenen Zweig der Geschichte der Schifffahrten und Entdeckungen im Norden aus, über welche uns der ältere Forster ein treffliches Werk geliefert hat. Ich habe ohne ihm ausschließlich zu folgen, kaum mehr als einen bloßen Auszug von diesen Reisen machen können; es sey mir genug die Aufmerksamkeit des Lesers darauf gezogen zu haben. Ich muß hier noch erwähnen, daß die Einleitung welche ich zu dieser Uebersicht der Reisen nach dem Nordpol aufgesetzt hatte, und die in we-

*) Whose liberal et patriotic spirit is worthy of the highest admiration, sind die Worte eines berühmten Englischen Schriftstellers, indem er von den mannigfaltigen Bemühungen des Grafen Romanzoff spricht, unsere Kenntnisse der Nordpolar-Regionen zu erweitern.

nigen Worten die Ursachen enthielt, welche zu diesen Unternehmungen Anlaß gaben, so wie auch Einiges über den Zustand der Schifffahrt und des Handels während der letzten hundert Jahre vor dieser Periode, mich damals nicht befriedigte. Ich hatte das Zeitalter des Infanten Don Heinrich von Portugal zum Punkte der Abreise angenommen; die frühere Geschichte der Schifffahrten und Entdeckungen hatte ich ganz mit Stillschweigen übergangen. Ein kurzer Rückblick auf jene Zeiten durfte jedoch meiner Meinung nach nicht fehlen. Diese Lücke wurde von meinem sehr werthen Freunde, dem leider zu früh für die Wissenschaft verstorbenen Lehrberg, Mitglied unserer Akademie der Wissenschaften, ein mit der ältern nordischen Geschichte und Geographie besonders vertrauter Gelehrter, ausgefüllt. *)

Ehe ich schließe, sey es mir erlaubt, hier einen Wunsch laut werden zu lassen, den man wenigstens in mir verzeihlich finden wird. **) Abgerechnet die mir so natürliche Vorliebe zu Entdeckungs-Reisen, läßt's sich wohl behaupten, daß durch sie die Gränzen des menschlichen Wissens auf eine wirksamere Weise erweitert worden, als durch andere Unternehmungen, deren Zweck wissenschaftlich ist. Man bedenke, was die Wissenschaften durch die Reisen Cook's und seiner Nachfolger gewonnen haben, so wird man meine Behauptung für nicht übertrieben halten. Auch Rußland hat angefangen dieses reichhaltige Feld zu cultiviren, aber erst unter der Regierung Alexanders. Es war gleich im Anfange seiner vielversprechenden glorreichen Regierung, daß sich die Russen den Weg nach entfernten, nie früher von ihnen befahrenen Meeren bahnten und so die erste Reise um die Welt vollbrachten. ***) Seitdem sind mehrere ähnliche Reisen glücklich vollendet worden, und wenn gleich der Zweck derselben mehrentheils merkantilisch gewesen ist, so ist doch keine ganz leer an wissenschaftlicher Ausbeute geblieben. Indeß eine Entdeckungs-Reise nach einem großen Maßstabe, deren Zweck ausschließlich Erweiterung der geographischen, naturhistorischen und physikalischen Wissenschaften ist, hat bis jetzt noch bei uns gefehlt; und welcher Zeitpunkt wäre günstiger, als gerade der Jetzige. Zu einer Zeit, wo sich, Dank sey es den edlen Gesinnungen Alexanders, Rußland lange eines dauernden Friedens wird zu erfreuen haben, wie könnten wohl unsere Mariniers besser angewandt werden, als wenn man sie zu solchen Unternehmungen gebrauchte, die eben so ehrenvoll für die Marine, als nützlich für die Wissenschaft werden müssen?

---

*) Ich bekomme so eben Barrow's Geschichte der Reisen die im vorigen Jahre erschienen ist. Es ist natürlich, daß Barrow's Werk unendlich viel vollkommener ist, als das meinige, nicht nur der Darstellung wegen, und weil das was ich liefere eine kurze Uebersicht, Barrow's Werk hingegen, eine vollständige Geschichte jener Reisen ist, sondern auch weil ihm die in England erschienenen reichhaltigen Sammlungen von Reisebeschreibungen, und als Sekretär der Admiralität, auch alle handschriftliche Journale zu Gebote standen, ich hingegen, auf den geringen Vorrath meiner eigenen Bücher-Sammlung beschränkt war. (Note in 1819.)

**) Was ich hier über eine neue Entdeckungs-Reise sage, wird freilich dadurch unnöthig, daß seitdem ich Obiges schrieb (im November 1818) in der That eine solche von uns unternommen worden ist; da man indeß von dieser Reise nur so viel erfahren hat, daß zwei Schiffe nach dem Südpole und zwei nach dem Nordpole zu gegangen sind; so möchte das, was ich über eine solche wissenschaftliche Reise gesagt habe, dennoch nicht ganz am unrechten Orte stehen, um so weniger, da vielleicht der Hauptzweck der abgegangenen Expedition es dem Chef unmöglich machen wird, auf Alles Rücksicht zu nehmen, was noch zur Vervollkommnung der Geographie der Südsee und der nördlichen Küsten dieses Oceans geschehen muß, wovon ich hier einen kurzen Ueberblick gegeben habe. (Note 1819)

***) Man hat kürzlich der Expedition der Nadeshda und Nowa den Ruhm streitig machen wollen, die erste Russische Reise um die Welt gethan zu haben, und zwar aus den Gründen, weil die Schiffe nicht in Rußland gebaut waren, und eine Handlungs-Gesellschaft die Erlaubniß bekommen hatte, Theil daran zu nehmen. Ich halte es kaum für nöthig, eine so sonderbare Behauptung zu widerlegen.

An vortrefflichen Offizieren fehlt es uns nicht, solche Unternehmungen zu leiten; von meinen Begleitern auf der Nadeshda sind, außer dem Führer des Nuricks, noch leider nur zwei in Diensten, welche indeß alle die Eigenschaften besitzen, an der Spitze einer Entdeckungs-Reise zu stehen; und wer denkt nicht, wenn von solchen Unternehmungen die Rede ist, an den unternehmenden Offizier, dessen erste Reise nach dem Südmeere und die merkwürdigen Ereignisse auf derselben so interessant für das ganze gebildete Publikum Europa's geworden ist, und dessen Rückkunft von einer zweiten Reise nach eben diesem Meere jetzt so sehnlich erwartet wird. *) Daß unsere Matrosen die besten in der Welt sind, wenn sie Gelegenheit haben, sich ihrem Metier ganz allein zu widmen, ist bekannt; selbst den ehernen Britten stehen sie an Muth, Ausdauer und Geschicklichkeit um nichts nach, an Folgsamkeit und Anhänglichkeit an ihre Offiziere, übertreffen sie sie weit. Ich spreche aus Erfahrung. So sehr ich die Geschicklichkeit und den Muth der Englischen Matrosen bewundere, die ich während eines sechsjährigen Dienstes habe kennen lernen; zu einer gefahrvollen Unternehmung würde ich doch nur Russische Matrosen wählen.

Gegen den Nutzen einer Entdeckungs-Reise nach dem Südmeere, in so fern Naturwissenschaften durch sie gewinnen können, läßt sich wohl nichts einwenden. Jede nach entfernten Gegenden unternommene Reise, bietet eine reiche Ausbeute von gewonnenen Thatsachen dar. Bedürfte diese Behauptung eines Beleges, so hat man nur die Namen der berühmtesten neuen Reisenden anzuführen, von denen ein Jeder zur Bereicherung der Wissenschaften beigetragen hat. Wem sind die colossalen Arbeiten eines Humboldt unbekannt! Doch noch ein Beispiel kann ich nicht umhin hier anzuführen. Die so unglückliche Expedition des Capitain Tuckey, zur Erforschung des Congo-Flusses, dauerte nur wenige Monate, und doch gab sie Gelegenheit zu einer der reichhaltigsten Schriften über die Naturgeschichte die in neuern Zeiten erschienen sind. Was nun den geographischen Theil einer Entdeckungs-Reise betrifft, so möchten wohl Viele der Meinung seyn, daß nur eine ärmliche Ernte zu erwarten seyn könne. Zum Theil ist dieß wohl wahr. Wichtige Entdeckungen sind durchaus nicht mehr zu machen; hie und da eine Insel oder eine Inselgruppe, auf die man unverhofft stößt, ist Alles, worauf selbst der glücklichste Entdecker jetzt noch rechnen darf; demungeachtet scheint mir eine neue Reise nach dem Südmeere wichtig: des Fehlenden ist noch viel zu ergänzen, des Unrichtigen noch viel zu berichtigen. Eine solche Reise müßte zur Revision der frühern Entdeckungen als Schluß-Reise nach dem Südmeere anzusehen seyn: sie kann daher nicht anders als sehr wichtig für die Geographie und Nautik ausfallen; auch werden die Engländer oder Franzosen gewiß bald eine solche Reise unternehmen. Nachdem die Küsten aller das Südmeer umgebender Continente und aller großen Inseln in demselben, mit bewundernswürdiger Genauigkeit aufgenommen sind, so bleibt jetzt nichts übrig als sich noch mit dem Detail zu beschäftigen, damit uns das Südmeer eben so genau bekannt werde, wie die andern uns näher liegende Oceane, und in der That es ist daselbst noch auf mehrere Jahre zu thun. So z. B. kennen wir, außer einigen hie und da zufällig entdeckten Inseln, gar nichts von dem großen Archipel der Carolinen; der Archipel der Salomon-Inseln, ist ebenfalls sehr unvollkommen erforscht; dieß ist trotz der schönen Arbeiten Dentrecasteaux auch der Fall mit der Louisiade, von welcher wir noch nicht wissen, ob sie mit Neu-Guinea zusammenhängt oder nicht. Durch den Lieutenant Kotzebue, haben wir nur einige Gruppen eines Archipels kennen gelernt, der einen Raum von zwölf Grad in der Breite einnimmt, und nach dem, was wir von den nördlichen Bewohnern dieser Inseln durch ihn erfahren, so verdienen sie es sehr, daß man

*) Capt. Golowuin kehrte im September 1819 von seiner Reise zurück.

sie näher kennen lernt, indem bei ihnen ein Grad von Cultur zu finden ist, den man vergebens selbst bei den Insulanern der Societäts- und Freundschafts-Inseln suchen möchte. Die genaue Erforschung dieses großen Archipels, ist allein die Arbeit von einem Jahre wenigstens; aber außer den großen ebenerwähnten Arbeiten im Südmeere, gibt es noch eine Menge für die Navigation wenigstens wichtiger Punkte zu untersuchen, wie man sich aus meinen kürzlich herausgegebenen hydrographischen Beiträgen überzeugen kann. Auch mangelt es nicht an Untersuchungen, die Rußland näher liegen als andern Nationen, welche die nähere Kenntniß dieser Gegenden das Recht haben von Rußland allein zu fordern. Hiezu gehört erstlich die Untersuchung des Bassins, das durch die Küste der Tatarey und der von Sachalin gebildet ist und das ich den Liman des Amurs genannt habe; ferner die Aufnahme der Küste der Tatarey von der Mündung des Amurs bis zu Udskoy Ostrog, besonders aber die Untersuchung der Shantar-Inseln, von denen wir kaum mehr als die Zahl und vielleicht die sogar unrichtig kennen. Eben so unsicher ist unsere Kenntniß der nördlichen Küste des Ochotzkschen Meeres, von Ochotzk an nach Osten zu mit den daran liegenden Bayen, wie Ishiginsk, Penshinsk und Taunsk; auf den neuern Russischen Karten werden erstere um mehr als 1° südlicher gerückt, ohne indeß überzeugt zu seyn, daß auch die letzten Bestimmungen richtig sind, selbst die West-Küste von Kamtschatka bedarf einer neuen Aufnahme, bedarf wenigstens astronomischer Bestimmungen; noch unvollkommener ist unsere Kenntniß der Ostküste von Kamtschatka: von dem Vorgebirge Shipunskoy bis zur Berings-Straße, einige von Capitain Clerk gesehene Vorgebirge abgerechnet, kennen wir weder die Breite noch die Länge irgend eines Punktes an der ganzen Küste, eben so wenig wie wir mit Genauigkeit die Größe und Lage der Olnitovschen Bay und des Anadyvschen Meerbusens anzugeben im Stande sind. Wir kennen freilich die Hauptzüge der Küsten Kamtschatka's, das Detail aber, ausgenommen von der Bay Awatscha bis zur Südspitze der Halb-Insel, ist uns durchaus ganz fremd, und da wir die geringsten Einschnitte der von Wilden bewohnten Küsten Amerikas, von Neu-Holland, Neu-Zeeland und Neu-Caledonien kennen: so scheint es wohl Pflicht, mit gleicher Genauigkeit die von Russischen Unterthanen bewohnten Küsten des nordöstlichen Asiens kennen zu lernen. Von den Aleutischen Inseln haben wir ebenfalls noch keine zuverlässige Aufnahme gehabt, die Lage nur weniger Inseln dieses ausgedehnten Archipels ist mit Genauigkeit bestimmt; eine genaue Kenntniß dieser Inseln, so wie wir sie durch die Navigation der Nadeshda und Diana von den Kurilischen Inseln haben, würde allein die Arbeit eines ganzen Sommers erfordern; und dann, wäre es nicht zu wünschen, daß man nochmals einen Versuch machte, in der Berings-Straße weiter vorzudringen als es bis jetzt geschehen ist, um das Eis-Cap von Cook zu doubliren? und ob nicht die projectirte Erforschung des Innern von Amerika, im Osten der Berings-Straße zu bewerkstelligen sey.

Man hat die Fahrt des Kosaken Deschneff durch die Berings-Straße bezweifelt; gewiß mit Unrecht, wie es sich so leicht aus den vorhandenen Berichten von Deschneffs Fahrt beweisen läßt; dem ungeachtet wäre es sehr wünschenswerth, das von Deschneff doublirte Cap Shalatzkoy, über dessen Lage man ganz und gar im Dunkeln ist, von der Berings-Straße aufzusuchen. Capitain Cook erreichte ohne Mühe das Cap Nord, obgleich es beinahe 10° im Westen von der Berings-Straße liegt, und es frägt sich, ob das Cap Shalatzkoy weiter als 10 Grad im Westen von Cap Nord liegt. Es war gar nicht Capitain Cook's Absicht die Küste Asiens zu untersuchen; ein Zufall brachte ihn hin: da ihn nämlich das Eis hinderte der Küste von Amerika so nahe zu kommen wie er es wünschte, so steuerte er westlicher, in der Hoffnung das Eis zu doubliren, und alsdann seinen Lauf wiederum nach Osten

zu nehmen, nach Westen bis ihm die Küste Asiens zu Gesichte kam. Die Nähe des Cap Nord, das seinen Beobachtungen zufolge in 68°. 56′ der Breite liegt, machte zwar in ihm den Wunsch rege, dasselbe zu umschiffen, um seinen Blick auf die entferntere im Osten liegende Küste zu werfen; allein ein starker contrairer Wind zwang ihn seinen Plan aufzugeben. Wäre dieß nicht gewesen, so stritten wir vielleicht jetzt nicht mehr über die Lage der nordöstlichen Spitze Asiens. Cook bemerkte indeß im Westen des Cap Nord keine weit hervorragende Spitze und er schloß, die Richtung müsse wenigstens anfangs ganz westlich seyn; es läßt sich demnach mit vieler Wahrscheinlichkeit annehmen, daß die nordöstliche Spitze Asiens, sie mag nun Shalatzkoy oder Shalaginskoy genannt werden, nicht über dem 70sten Grade der Breite liegt, ob sie gleich auf manchen Karten über zwei Grad nördlicher verzeichnet ist. Sollte das Doubliren eines Vorgebirges das vor 170 Jahren einem Kosaken auf einem kleinem Boote möglich ward, die Seefahrer jetziger Zeit abschrecken? Gewiß nicht. Sonderbar ist es indeß, daß der Versuch dazu nie ist gemacht worden. Etwas ganz Aehnliches hat sich bei den Engländern zugetragen. Man hielt die Umschiffung der Baffins-Bay für unmöglich; man erlaubte sich, einen Verdacht auf die Glaubwürdigkeit Baffins zu werfen, dessen Bericht sehr deutlich die Grenzen der Bay andeutet; selbst scharfsinnige Geographen vernichteten die Bay auf ihren Karten, ohne daß seit ihrer Entdeckung d. i. seit 200 Jahren, nur ein einziger Versuch gemacht worden wäre, die Wahrheit von Baffin zu erproben, bis endlich beim Aufsuchen der N W Passage sie im größten Detail untersucht werden, und bis auf die Längen die vor 200 Jahren nicht mit einiger Genauigkeit bestimmt werden konnten, gerade so gefunden worden ist, wie sie Baffin beschrieben hatte.

Indem ich hier von den Arbeiten spreche, die uns noch bevorstehen ehe wir zu einer richtigern Kenntniß der Küsten Asiens gelangen d. h. einer solchen, die dem jetzigen Zustande der Wissenschaften Genüge leistet, kann ich nicht umhin, hier nochmals zu wiederholen, daß wir an der ganzen Küste Sibiriens, von der Straße Waygatz an bis zur Berings-Straße, also eine Strecke von 130 Längengraden, noch keinen einzigen Punkt haben, dessen Länge und Breite astronomisch bestimmt ist, und daß wir durchaus nicht wissen, wie weit sich die nördliche Spitze von Asien erstreckt, folglich auch den Flächen-Inhalt Sibiriens nicht mit Genauigkeit angeben können; ich habe an einem andern Orte gezeigt, (Naval Chronicle 1814 October,) welche große Unterschiede in der Breite auf den neuesten Karten anzutreffen sind, worüber man sich natürlich nicht zu wundern hat, da Keinem der Fehler nachgewiesen werden kann; und wie wichtig es daher sey, die geographische Lage der Hauptpunkte der Küste, wie die merkwürdigsten Vorgebirge, besonders die Mündungen der sich in das Eis-Meer ergießenden Flüsse durch astronomische Beobachtungen zu bestimmen. *) Eben so wenig genau können wir die Küsten westlich von der Straße Maygatz bis zum weißen Meere und vom Nord Cap zu diesem Meere.

Ich glaube jetzt hinlänglich bewiesen zu haben, daß eine neue Entdeckungs-Reise nach dem Süd-Meere eine sehr reichhaltige Ernte verspricht; welche lehrreiche Schule wäre es nicht überdem für junge

*) Es wird dem Publiko angenehm seyn zu erfahren, daß dieser vor 6 Jahren öffentlich geäußerte Wunsch endlich in Erfüllung geht. Es sind in dem Monate März dieses Jahrs (1826) die Lieutenants von der Flotte Baron Wrangel und H. v. Anjon von Petersburg abgegangen: Ersterer nach der Mündung des Kolyma, um die Küste westlich und östlich von diesem Flusse astronomisch zu bestimmen, und einen Versuch zu machen, die nordöstlichste Spitze Asiens zu erreichen und wo möglich sie zu doubliren. Die Bestimmung des Lieut. Anjon ist die Mündung des Flusses Jana, um von dort aus die Inseln die im Norden dieses Flusses liegen, zu welcher Gruppe auch das sogenannte Neu-Sibirien gehört, aufs genaueste aufzunehmen. (Note in 1820.)

Leute, die sich bereits den Wissenschaften gewidmet haben, unter Anleitung von Gelehrten von Celebrität eine solche Reise zu machen. Fast jedes Land benutzt den jetzigen glücklichen Friedenszustand, und sendet Gelehrte nach entfernten Regionen aus. Die Engländer haben in diesem Jahre (1818) zwei Expeditionen, jede von zwei Schiffen, zum Aufsuchen einer nördlichen Durchfahrt abgesendet, welche kürzlich zurückgekehrt sind, eine um die Küsten des Mittelländischen Meeres aufzunehmen; drei Expeditionen sind abgesandt, das Innere von Afrika zu erforschen, deren Hauptzweck es jedoch ist, das Ende des in Dunkel gehüllten Nigers zu finden; ungeachtet so vieler unglücklichen Versuche, dieses Problem, das doch nur in geographischer Hinsicht von Wichtigkeit ist, zu lösen, läßt man sich nicht abschrecken, immer neue Versuche zu wagen; eine Expedition ist damit beschäftigt, die Arbeiten von Flinders zu ergänzen und die Aufnahme der West- und der N W Küste von Neu-Holland zu vollenden. Im Chinesischen Meere sind seit mehr als zehn Jahren immerfort, und zwar auf Kosten der Ostindischen Compagnie zwei Schiffe beschäftigt, die Hydrographie dieser und der angrenzenden Gewässer zu verbessern, und kein Jahr vergeht, wo nicht für die Navigation dieser Meere wichtige Entdeckungen gemacht werden. Die Franzosen haben ebenfalls ein Schiff ins Südmeer geschickt, so wie auch eine Expedition in das Innere von Afrika, und wenn von Spanien aus jetzt keine wissenschaftliche Unternehmung geschieht: so ist daran wohl nur die jetzige zerrüttete politische Lage Spaniens die Ursache, und keinesweges der Mangel an Eifer und Kenntnissen einer Nation, die auf solche Seeleute wie Malespina, Espinosa, Bauza, Tofino, Cisneros Ciscar nur zu sehr stolz seyn können.

Es ist nicht unmöglich, daß man die Frage aufwerfen wird: welcher Nutzen für Rußland durch solche Untersuchungen entspringen könne; ob es nicht gleichgültig sey zu wissen, ob das Cap Shalatzkoy im 70 oder 72 der Breite liege, ob es möglich sey das Eis-Cap zu doubliren oder nicht? Personen, welche die Versuche, eine nördliche Durchfahrt aufzufinden, lächerlich machen und vollends es für ungereimt halten, den von Mendana Shouten und Roggewein gemachten Fehlern nachspüren zu wollen, kurz die Alles unnütz finden, was nicht unmittelbar den Zuwachs zur Macht befördert und die Vergrößerung des politischen Einflusses des Vaterlandes zum Zwecke hat. Es möchte nicht leicht seyn, besser und zweckmäßiger solchen Einwürfen zu begegnen, als wenn ich die Worte wiederholte, die Barrow bei Gelegenheit der Englischen Nordpol-Expedition gesagt hat, *) da auch in England sich Leute fanden, welche theils aus Unwissenheit theils aus vorgefaßter Meinung, oder gar bösem Willen gegen die Personen, welche den Ruhm hatten ein solches Unternehmen vorzuschlagen, ihre Unzufriedenheit über die Expedition eben nicht auf die liberalste Weise laut werden ließen, sogar, wiewohl vergeblich, Versuche gemacht hatten, die zur Reise freiwillig engagirten Matrosen zu bewegen, von ihrem Vorhaben abzustehen. „With equal contempt we notice insinuations of the inutility of the measure. A philosopher should despise the narrow minded notions entertained by those, who wiewing the subject as merely one of profit and loss, are unable to form any other notion of its inutility; and just have sagacity enough to discover that if a passage should be found one year, it may happen to be closed the next! We can well imagine that many such sinister bodings were heard, when Bartholomew Diaz returned without doubling the cape of good hope, and when Magelhaens had effected a southern passage into the Pacific. Briefly then, we shall not degrade the noblest and most disinterested enterprize, that was undertaken in ancient and modern times, by

*) Quarterly Review, vol. XVIII. pag. 457.

condescending to justify it to the selfish and calculating horde, whose cavils we have recorded, but to the honourable and liberal mind that thinks the pursuit of science worthy of a great, a prosperous, and an enlightened nation like England, we would say that the point in question involves an infinity of results of the utmost importance to the perfection of science; that the benefits of science are not to be calculated, and that no guefs can be formed to what extent thay may be carried. Who could have imagined that the polarity of the magnet, which lay hid for ages after its attractive virtue was known, would lead to a discovery of the new world; and who can tell what farther advantage mankind may derive from the magnetical influence so very remarkable, yet so very little unterstood? or pretend to limit the discoveries to which electricity and galvanism may yet open the way? Had any one, thirty years ago, been bold enough to assert, that he would light up our shops and houses, and theatres and streets with a more brillant fire than yet had been produced; that this flame should be extracted from common fuel and carried for miles, if necessary, under ground in iron pipes, he would at once have been set down as little better than a madman or an impostor. — Both expeditions may fail in the main object of the arduous enterprize; but they can scarcely fail in being the means of extending the sphere of human knowledge; and if they bring back an accession of it, they cannot be said to have been sent out in vain."

Note in 1820. Daß dieser Zweck vollkommen erfüllt ist, wenn auch gleich die nördliche Passage nicht gefunden ward, davon geben nun die Resultate jener Expedition, die sich in den von derselben bekannt gemachten Nachrichten befinden, den schönsten Beweis.

Krusenstern.

Uebersicht der Polar-Reisen

zur

Entdeckung einer nördlichen Durchfahrt

aus dem

Atlantischen Ocean in das Süd-Meer.

Von dem Capitain der Russisch-Kaiserlichen Marin

Krusenstern.

S
dern
Han
kehr
Man
sonde
bien
sie gi
anden
und
sis.
Meer

den
letzter
noch
Alex
der n
breiter
tausch
zugäng
weder
ten de
beschrä
verwal
vortheil
ren de
del nac

Einleitung.

Schon im entfernten Alterthume waren die köstlichen Produkte Indiens, den westlicher gelegenen Ländern bekannt geworden. Die ältesten Bücher der Geschichte sprechen von ostindischen Zimmt und von Handels-Karawanen, die aus den südlichen Gegenden nach Syrien und Aegypten zogen. Dieser Verkehr wurde auch in den folgenden Zeitaltern nicht abgebrochen, er bahnte sich vielmehr immer neue Wege. Man brachte die indischen Waaren nicht nur zur See an die Südost- und Südküste von Arabien, sondern auch durch das rothe Meer nach Aegypten; sie wurden von Karawanen nicht nur durch Arabien, sondern eine Zeitlang auch vom Indus gerade durch Persien an die Syrischen Häfen befördert; ja sie gingen den Indus hinauf in die Gegenden am Amu Daria, und von hier, aus der Bucharey mit andern orientalischen Kostbarkeiten, theils nördlich vom Kaspischen Meere an die Mündungen des Don und Dnieper, theils über das Kaspische Meer und die Kaukasische Landenge an die Mündung des Phasis. So gelangten sie dann vom Asowschen- und schwarzen Meere, wie vom Persischen und Arabischen Meerbusen auf die westlichen Märkte und in die Länder, welche das mittelländische Meer umgeben.

Hier war der Handel, so viel wir wissen, anfänglich von den Phöniziern und zum Theil auch von den Aegyptern geleitet worden, diese wurden von den Karthagern abgelöst und von den Griechen. Die letztern hatten schon sehr frühe Colonien in Sicilien und Unter-Italien angelegt, sie hatten sich auch, noch vor der Gründung des Persischen Reichs auf den Küsten des schwarzen Meeres angesiedelt; Alexanders Eroberungen in Asien, sicherten ihm das Uebergewicht in dem morgenländischen Handel, der nun die Häfen von Alexandrien, Rhodus und Byzanz belebte. Als die Macht der Römer sich ausbreitete, als Karthago vernichtet wurde, und auch die Griechen ihren Namen mit dem Römischen vertauschen mußten, blieben den letztern doch, durch Verkehr mit dem Orient, die Quellen ihres Wohlstandes zugänglich, und wenn in der Folge ihre Thätigkeit auf dem großen Schauplatze abnahm, so lag dieß weder an den Veränderungen, die die Völkerwanderung veranlaßte, noch an den glücklichen Fortschritten der Araber. Sie wurden hauptsächlich durch die willkührliche Regierung ihrer Byzantischen Kaiser beschränkt, und mußten ihre bisherige Rolle im Handel denen überlassen, die sich einer lieberalen Staatsverwaltung zu erfreuen hatten — den Amalfiten, Pisanern, Genuesern und Venetianern. Die letztern vortheilten am meisten vom Verfall der griechischen Industrie. Sie wurden auf eine Zeitlang die Herren des Verkehrs im schwarzen Meere, sie erhielten sich mitten unter manchen Schwierigkeiten den Handel nach Vorder-Asien und Aegypten. Sie blieben dadurch im Stande, die immer zunehmende Nach-

frage des Abendlandes nach Indischen Produkten zu befriedigen, und mit ihrer Wohlhabenheit stieg ihre Macht. Unstreitig würde diese noch bedeutender geworden seyn, hätten sie ihren Wirkungskreis erweitert *) und wären nicht unerwartete Nebenbuhler im westlichen Europa aufgetreten, die ihrem politischen Einflusse ein Ziel setzten, indem sie sie um die Vortheile ihres morgenländischen Handels brachten.

Spanien hatte das Joch der Araber abgeschüttelt; Portugall war ein selbstständiger Staat geworden; den Portugiesen gelang es noch früher als ihren Nachbaren, aus ihren Gebieten die Araber zu vertreiben. Im Geiste der damaligen Zeiten, setzten sie den Krieg gegen die Ungläubigen fort, und verfolgten die Mauren auch in dem gegenüberliegenden Afrika. Sie erfuhren dadurch mancherlei von den Ländern und Bewohnern dieses Welttheils, sie lernten die nordwestlichen Küsten desselben kennen, der Zufall entdeckte einige benachbarte Inseln, der Unternehmungs-Geist führte sie weiter.

In den letzten Jahrhunderten des Mittelalters, waren die Wissenschaften im Abendlande allmählig wieder zu einem neuen Leben erwacht; man war mit den Kenntnissen des Alterthums immer vertrauter geworden; die Wallfahrten nach dem heiligen Grabe, die Kreuzzüge, die Berichte der Missionäre aus den Mongolischen Staaten hatten viele Wunder der Welt bekannt gemacht, viele Reisende in das Morgenland gelockt, und der Trieb entfernte Länder zu besuchen, neue Entdeckungen zu machen, war immer reger, immer allgemeiner geworden. Von diesem Triebe war auch ein junger Portugisischer Fürst beseelt, Don Heinrich, Herzog von Visco, dritter Sohn Königs Johann des Ersten von Portugall und der Philippa, Tochter des Herzogs Johann von Lancaster. **) Ueber 50 Jahre, von 1412, wo die erste Entdeckungs-Reise längs der Küste von Afrika unternommen wurde, bis 1463, dem Jahre seines Todes, leitete dieser kenntnißreiche ***) und wirklich große Mann, die Thätigkeit seiner Landsleute zur See, und seine Bemühungen wurden von dem glücklichsten Erfolge gekrönt. Die Portugiesen umschifften das fürchterliche Cap Bajador und das Cap Verd, sie entdeckten Madeira, die Azorischen-, die Cap-Verd Inseln, und dehnten ihre Untersuchungen der Küste bis zum Flusse Gambia aus, und bis zum Cap Varga im zehnten Grade nördlicher Breite. Man behauptet sogar, wiewohl die Beweise nicht evident sind, daß die Portugiesen schon während der Administration des Herzogs von Visco die Linie passirten und die Insel St. Mathea im 2ten Grade südlicher Breite entdeckten. ****) Doch 24 Jahre später (1487) gelangte Bartholomeo Diaz wirklich an das Cap der Stürme (Cabo de todos los Tormientes.) So nannte er es; König Johann II. aber gab ihm den Namen des Vorgebirgs der guten Hoffnung, denn man zweifelte nun nicht weiter daran, daß Afrika umschifft und Indien, das reiche Indien, das verschwenderisch von der Natur ausgestattete Land, auf diesem Wege erreicht wer-

*) So viel man weiß, unternahmen die Italiäner auch in der günstigsten Zeit ihres Handels doch keine Entdeckungs-Reisen jenseits der Straße von Gibraltar. Nur Nicolo Zeno und sein Bruder Antonio, Venetianer aus adeligem Geschlechte, machten gegen Ausgang des 14ten Jahrhunderts Fahrten nach der Nordsee und in den benachbarten Gewässern; aber die Nachrichten von denselben sind von einer fremden Hand so entstellt, durch Fabeln und Mißverständnisse so verdorben und so dunkel, daß es Forstern, trotz aller Mühe und alles angewandten Scharfsinnes, doch nicht gelungen ist, sie aufzuklären. Am Ende des 15ten Jahrhunderts, waren Venetianer und Lombarden in London sehr zahlreich.

**) Die Engländer sind stolz darauf, daß die Mutter Don Heinrichs eine Englische Prinzessin war, und einige meinen wohl, der berühmte Infant gehöre dadurch auch den Engländern an, whose flesh and body he was, wie sich Purchas sehr naiv ausdrückt.

***) Man gab ihm den Beinamen Mathematicus, auch Nautikus; er war 1394 im Januar geboren.

****) Clarke's Progress of maritime Discovery.

den könne. Vasco de Gama bahnte den Portugiesen 1497 den Weg dahin; sie wurden die Herren des ostindischen Handels, und die Vortheile desselben gingen für die Venetianer und Genueser verloren.

Die uralte Meinung, nach welcher Afrika im Süden vom Meere umgeben seyn sollte und zu umschiffen sey, war also auf das vollkommenste gerechtfertigt. Doch die Alten hatten auch, seitdem sie von der kugelförmigen Gestalt der Erde überzeugt waren, behauptet, daß die Gegend jenseits den Säulen des Herkules mit den Indischen zusammenhängen, daß der Ocean im Westen und Osten nur ein einziges Meer seyn müsse. Von einer solchen Ansicht ging der wohlunterrichtete und erfahrne Genueser Christopher Columbus aus, als er sich beim Portugiesischen und dann beim Spanischen Hofe erbot, auf dem westlichen Wege nach Japan (Marco Polo's Cipangu) und nach Indien zu schiffen. Die Spanier gaben ihm endlich im Jahre 1492 Gehör; er brachte sie freilich nicht nach Cipangu aber er eröffnete ihnen eine neue Welt, ein zweites goldreiches Indien. Und nicht lange nachher gelang es den Spaniern doch, eine südwestliche Straße nach dem Indischen Meere zu finden. Hernando Magelhaens, entdeckte sie um das Jahr 1520; sein Name ist in der Reihe der Erdumsegler der erste.

Indessen hatte die Entdeckung des Vorgebirges der guten Hoffnung, auch im nördlichen Europa großes Aufsehen erweckt. Seit geraumer Zeit beschäftigte ein lebhafter Handel die Anwohner der Nord- und der Ostsee, aber noch weit früher war Schifffahrtskunde hier einheimisch, und durch verwegene Unternehmungen zur See, hatten die alten Bewohner des germanischen Nordens sich schon sehr lange ausgezeichnet. Sachsen beunruhigten schon im dritten Jahrhunderte die Römer an den Küsten von Belgien Brittanien und Armorika, sie und die Angeln und Jüten wurden im 5ten Jahrhunderte die Herren der Britten; Dänen kamen im siebenten nach Irland, im achten an die Englischen Küsten, und sogenannte Normänner machten im 9ten Jahrhundert zur See nicht nur häufige Einfälle in das Fränkische Reich, sie erschienen auch im mittelländischen Meere, und an den Küsten des Finnischen Meerbusens. Ein Norweger machte die Fahrt um das Nordcap bis an die Mündungen der Dwina bekannt; seine Landsleute entdeckten Island, welches ihre Liebe zur Freiheit bald bevölkerte; von dort aus fand man im 10. Jahrhunderte den Weg nach Grönland, wo sich ebenfalls Colonisten ansiedelten. Aber schon am Ende des 9ten (895) waren Normänner nach Winland an die Küste von Nordamerika gekommen. Sie ließen sich wohl nicht träumen, wie wichtig das werden könne, was sie hier gefunden hatten, und die Fahrten dahin wurden nicht lange fortgesetzt.

Doch nun bei den späteren großen Entdeckungen im Süden, erhielt der Unternehmungs-Geist im Norden einen neuen Schwung. Unter glücklichen Gesetzen lebende Engländer, die sich von einem unerträglichen Drucke befreiten, wetteiferten jetzt in Seefahrten mit Portugiesen und Spaniern, ohne zu achten, daß nur diesen beiden Nationen, durch die berühmte Demarcations-Linie des Pabstes Alexander VI., der Besitz aller neuen Entdeckungen in Indien und Amerika zugetheilt worden war. Zunächst dachte man auch daran, im Norden Goldländer aufzufinden, und insbesondere einen Weg, auf dem man in kürzerer Zeit und mit weniger Schwierigkeiten nach Indien gelangen könnte, als es bei der Reise um das Cap der Stürme herum möglich war. Voll guten Muths, unbekümmert wegen der unvermeidlich damit verbundenen Gefahren, wagte man sich auf kleinen, oft übel bemannten, und nicht selten gebrechlichen Fahrzeugen in den Ocean, um Vermögen und Ruhm zu erbeuten; *) den nahen Weg

*) Die Schiffe, auf welchen Diaz das Cap der guten Hoffnung, und zwei von denen, mit welchen Columbus Amerika entdeckte, waren kaum größer als die Barkasse eines großen Kriegsschiffs. Das größte von Magelhaens Schiffen hatte nur 130 Tonnen; der Pelican, Drakes Schiff, war von 100, und ein anderes seiner Schiffe nur von 15 Tonnen.

zur Quelle der Reichthümer und Kostbarkeiten glaubte man in NW oder doch in NO finden zu müssen, und obgleich jeder Versuch hier wirklich noch schwieriger und mißlicher war, als eine Fahrt um die Südspitze von Afrika, und jeder Versuch nicht zu dem vorgesteckten Ziele führte: so verschwand dennoch bei wiederholten Anstrengungen in einem Zeitraume von drittehalbhundert Jahren, die Hoffnung auf die nördliche Durchfahrt nicht. Es gab immer noch Personen, welche die Möglichkeit derselben beweisen wollten und wieder zu neuen Expeditionen nach dem Nordpole aufmunterten, bis daß die Reise des Capitain Tschitschagoff und eine andere, welche der Capitain Phipps im Jahre 1773 unternahm, deutlich genug zeigten, daß man Verzicht darauf thun müsse, Indische und Chinesische Waaren durch die nordischen Eisschollen nach Europa zu bringen.

Reisen nach dem Nordpol,

vom Ausgange des fünfzehnten bis zum Ende des sechszehnten Jahrhunderts.

Die erste Reise nach dem Norden, unternahmen die Engländer unter dem Befehle des berühmten Sebastian Cabot *) im Jahre 1497, also in dem nämlichen Jahre, da Gama das Cap der guten Hoffnung umschiffte. Man entdeckte Neufundland, welches den Namen Terra de Baccalai erhielt, und die Nordost-Küste von Amerika bis Florida.

Drei Jahre später machten die Portugiesen unter Gaspar Corte de Real einen ähnlichen Versuch; sie glaubten auch das Problem der Durchfahrt gelöst zu haben; denn die auf dieser Reise entdeckte Straße, welche den Namen Anian, nach zwei Brüdern, den Begleitern von Corte Real erhielt, sollte ihrer Meinung nach, zum stillen Meere führen. Ohne sich wirklich davon zu überzeugen, eilte Corte de Real zurück, um seine wichtige Entdeckung bekannt zu machen. Die Straße Anian, bis auf die neuesten Zeiten ein unauflösliches Problem der Geographen, ist vielleicht die Hudsons-Straße, oder was mir noch wahrscheinlicher scheint, die jetzt sogenannte Straße Belle-isle, welche den Atlantischen Ocean mit dem Golfe St. Laurents, zwischen Neufundland und den vom Corte Real entdeckten Labrador, verbindet. Auch die Meerenge zwischen Amerika und Asien nannte man Anian, und es gibt noch jetzt Geographen, welche lieber diese absurde Benennung beibehalten, als die von Bering annehmen, ungeachtet der große Cook, um das Andenken seines berühmten und einzigen Vorgängers in der Beschiffung dieser Straße zu ehren, ihr diesen Namen gegeben hatte.

Was die Engländer unter Cabot gefunden, wünschten sie näher kennen zu lernen, und weiter zu benutzen. Daher hielten im Jahre 1502, Hugh Elliot, und Thomas Asshurst, beide Kaufleute aus Bristol, um die Erlaubniß an, in den von Cabot entdeckten Ländern Colonien anzulegen; und schon im Jahr 1525 wurde von einem Engländer Robert Thorn, der lange in Sevilla gelebt

---

*) Nach Burney's chronologischer Geschichte der Entdeckungen in der Südsee, nahm auch der Vater des Sebastian, an dieser Reise Theil; allein Johann Cabot war schon im Jahre 1496 gestorben. Man sehe Zach's monatliche Correspondenz. Nach Amoretti war es Jean Cabot, begleitet von seine drei Söhnen. Voyage du Maldonado par Amoretti.

hatte, der Vorschlag gemacht, über den Nordpol nach Indien zu gehen. Er schrieb an den König Heinrich VIII. selbst, so wie an Dr. Ley, den Englischen Gesandten am Hofe Kaisers Carl V., und bat aufs dringendste, eine solche Reise unternehmen zu lassen. Er behauptet, in seinem Memoire an Dr. Ley, daß die von ihm vorgeschlagene Route den Weg nach den Gewürz-Inseln um 6000 Meilen verkürze, daß sie, eine Strecke von 6 bis 9 Meilen disseits und jenseits des Pols abgerechnet, gar nicht gefährlich sey; das Clima jenseits des Pols, versichert er, sey eben so milde und gemäßigt als in England, und das beständige Tageslicht müsse die Reise sehr erleichtern. Phipps behauptet zwar in der Einleitung zu seiner Reise, Thorns Vorschlag sey nicht angenommen worden; in Enticks naval history ist im Gegentheil ausdrücklich gesagt, daß diese Vorstellungen wirklich eine Expedition bewirkt hätten, und Entick beruft sich dabei auf einen Brief, den Sebastian Cabot über diese Reise an Ramusio geschrieben habe. Die Passage sollte in NW gesucht werden, und König Heinrich ließ im Jahre 1527 zwei Schiffe ausrüsten, von welchen das eine Dominus Vobiscum genannt wurde. Die Unternehmung mißlang indeß gänzlich; das eine Schiff ging verloren, das andere mußte des Eises wegen, bald unverrichteter Sache zurückkehren.

Nach etwa 10 Jahren, im Jahre 1536, segelten wieder zwei Schiffe, die Trinitz und Minion, auf Entdeckungen nach dem Norden ab. Sie kamen nur bis Cap-Breton und Neufundland, wo sie dem größten Mangel ausgesetzt waren, und ohne irgend etwas ausführen zu können, nach England zurückkehrten.

Corte Reals Entdeckung der Straße Anian, hatte auch die Aufmerksamkeit der Spanier erweckt, und Kaiser Carl V. sandte den Estevan Gomez im Jahre 1524 von Corunna aus, um im Norden eine Durchfahrt ausfindig zu machen; doch dieser kehrte schon im folgenden Jahre unverrichteter Sache zurück. Die Spanischen Vice-Könige in Amerika, hofften auf einen bessern Erfolg, wenn sie den Ausgang der Anian-Straße auf der entgegengesetzten West-Küste des Landes suchten. Das war es vielleicht, was auch den berühmten Cortez bewog, sich im Jahre 1537 zu einer Seereise nach der NW Küste einzuschiffen, auf welcher er nur die Kenntniß, des einige Jahre früher von seinen Schiffen gefundenen Californiens erweiterte und das Meer Vermillion entdeckte. Gewiß ist es, daß sein Nachfolger, der Neuspanische Vice-König Don Antonio de Mendoza, zur Aufsuchung der Durchfahrt im Jahre 1540 zwei Männer absandte, den Francisco Alarçon zur See, und Francisco Vasquez Cornado zu Lande. Jener kam nur bis zum 36° der Breite, und Cornado drang nicht einmal so weit vor. Zwei Jahre später kam Rodriguez de Cabrillo um einige Grade weiter nach Norden, ohne indeß die gehoffte Entdeckung zu machen. Seine Fahrt ging nur bis zu einem Vorgebirge in 41½°, das den Namen des Vice-Königs erhielt. *)

*) Zwar hat Herrera, in seiner Beschreibung von Indien, dieses Umstandes nicht erwähnt, und auch Burney erzählt in der Beschreibung dieser Reise (Vol. 1. pag. 225. a chronological history of the discoveries in the South Seas) nur, man habe im 40° der Breite ein hervorragendes Cap Cabo de Pinos genannt, ein anderes in 41°, das man den 26. Februar 1543 ansichtig wurde, habe den Namen Fortunas erhalten, und den 1. März sey Cabrillo, nachdem er bis zum 44° gekommen war, umgekehrt. Doch stimmen wieder mehrere Nachrichten von Cabrillos Fahrt darin überein, daß er ein Vorgebirge in 41½° Mendozina genannt; und da unter andern auch Viscaino die Breite dieses Caps zu 41° 30′ angibt, so ist wohl das von Vancouver genannte Cap Mendozina in 40° 19′ N und 124° 7′ W eigentlich das Cap Pinos des Cabrillo, und das Cabo de Fortunas, dasjenige, was Cabrillo vielleicht nach Beendigung seiner Reise dem Vice-Könige zu Ehren, in Mendozina umtaufte.

Auch die Franzosen unternahmen in dieser Zeit Entdeckungs-Reisen. Doch haben wir hier insbesondere nur des Versuches zu erwähnen, den Roberval, der Französische Statthalter des 1535 von Cartier entdeckten Canada, im Jahre 1542 machte, um im Norden eine Durchfahrt nach Indien zu finden. Er schickte dazu aus Canada, wohin er eben gekommen war, seinen Obersteuermann Jean Alphonse de Xaintonge ab, dieser kam aber nicht weit; schon vor dem 52° der Breite, kehrte er um. Es blieb auch fernerhin bei diesem einzigen unvollkommenen Versuche; da die Franzosen damals noch keinen Theil an dem Handel nach Indien nahmen, so konnte ein kürzerer Weg dahin auch kaum ein Interesse für sie haben.

Nun trat im Jahre 1549 Sebastian Cabot, der als Grand-Pilot von England, mit einem Gehalt von 166 L. Sterling angestellt worden war, mit dem Plane auf, den Weg nach China und Indien aufzusuchen. Die Vorstellungen eines so erfahrnen Mannes wurden angenommen, und es verband sich im Jahre 1552 eine Gesellschaft von Kaufleuten, an deren Spitze Cabot selbst stand, welche eine Summe von 6000 L. Sterling in Actien von 25 L. aufbrachten, und drei Schiffe zu dieser nordöstlichen Expedition ausrüsteten. Sie hießen Bona Esperanza von 120 Tonnen, Edward Bonaventura von 160 Tonnen, und die Bona Confidentia von 90 Tonnen. Der König Eduard VI. schenkte dem Cabot 200 L. Sterling von seinem Privat-Vermögen, zur Belohnung dafür, daß er die Expedition zu Stande gebracht hatte. Das Commando derselben wurde Sir Hugh Willoughby gegeben. Richard Chancellor, welcher den Titel Pilot-Major der Expedition führte, commandirte das zweite, und Cornelius Dursuth, ein Holländer, das dritte Schiff. Sie nahmen auf 18 Monaten Provision ein, und waren in allen Stücken sehr gut ausgerüstet. Unter andern waren die Kiele der Schiffe mit dünnen Platten von Blei beschlagen, damit sie durch das Anfressen von Würmern nicht schadhaft würden. Der König gab Briefe an alle Fürsten mit, welche man in den nordöstlichen Reichen der Welt, bis nach China hin finden würde, die in Saracenischer, Türkischer, Egyptischer, Tatarischer, Griechischer, Lateinischer und andern Sprachen geschrieben waren. Die Instruction war von Cabot aufgesetzt, und bestand aus 33 Punkten. Obgleich sie im Ganzen nicht wichtig ist, so ist sie doch in mehrerer Rücksicht merkwürdig; denn es hat sie ein Mann aufgesetzt, welcher zu seiner Zeit für den größten Seemann in Europa galt. Cabot hatte nicht nur selbst mehrere merkwürdige Entdeckungs-Reisen von England und Spanien aus unternommen; er hatte auch den Ruhm, seltene wissenschaftliche Kenntnisse in der Nautik zu besitzen. Nichts beweist dieß so sehr, als daß er in Spanien eben so wohl als in England zum Ersten Piloten des Reichs (Grand-Pilot oder Pilot-Major) ernannt ward. Zweitens betrifft diese Instruction eine Unternehmung, welche für uns hier ein besonderes Interesse hat, da sie die erste ist, welche bestimmt den Zweck ankündigt: einen Weg im Norden nach China und Indien ausfindig zu machen, und endlich trägt die Instruction, obgleich sie viel mercantilisches enthält, auch dazu bei, den Grad der Vollkommenheit kennen zu lernen, welchen die Seewissenschaften in England damals erreicht hatten. *)

Sir Hugh Willoughby segelte den 10. May 1553 von Radcliffe ab. Ein Sturm trennte die Schiffe in der Nähe der Insel Ward-öl; dem Capitain Chancellor gelang es in den Hafen von

*) Es war freilich nicht die Absicht des Capt. Phipps eine vollständige Geschichte aller Unternehmungen zu geben, welche das Aufsuchen einer nördlichen Route nach China und Indien zum Zweck hatte; allein dieser ersten hätte er doch wohl erwähnen müssen. Nach ihm ist Hudsons Reise im Jahre 1607 die erste dieser Art.

Wardhuus einzulaufen. Er wartete dort 7 Tage, und als er seinen Admiral immer nicht ankommen sah, segelte er weiter. Er kam in die weiße See und nach Archangel, von wo er auf Befehl des Zaaren Iwan Wasilliewitsch nach Moskau befördert und ihm vorgestellt wurde. Dieser Zufall legte den Grund zum Handel zwischen England und Rußland, und zur Stiftung der noch jetzt bestehenden Russischen Handlungs-Compagnie in England.

Das Schiff Confidentia wurde in einem andern Sturm vom Admiral getrennt, und kehrte nach England zurück. Ein traurigeres Loos hatte die Bona Esperanza. Nachdem der Admiral bis zum 72° der Breite gesegelt war, *) lief er an der Küste von Lappland in einen Hafen ein, den man Arzina nennt, und hier kam er mit allen seinen Leuten um. Den Namen Arzina sucht man vergebens in allen neuern geographischen Schriften, auch in dem großen geographischen, in Moskau herausgekommenen Wörterbuche des Russischen Reichs in 8 Bänden in 4. Ein Fluß der so heißt, findet sich in dem im Jahre 1745 von der Akademie der Wissenschaften herausgegebenen Atlasse in 69° der Breite und 65° 45′ der Länge von Ferro. **) Auch die alte Hydrographie des Russischen Reichs, welche Nowikoff im Jahre 1773 nach einem in 1680 geschriebenen Manuscripte herausgegeben hat, macht diesen Fluß namhaft und gibt 30 Werst, (alte Werst, von denen 5 auf eine geographische Meile gehen) westlich von demselben einen anderen Fluß Sidoroffka, und zwischen diesen beiden einen Hafen. Hier war es also wahrscheinlich, wo Willoughby einlief, nicht in den Arsina, der nur ein kleines Gewässer ist.

Unsere einheimische sogenannte Dwinaische Chronik, die Chancellors Erscheinung nicht unbemerkt läßt, weiß auch von dem Schicksal der verunglückten Engländer zu reden. Todt wurden sie, in reichbeladenen Schiffen, von den an der Küste lebenden Karelen gefunden. Diese berichteten darüber gegen Ausgang des Jahrs 1554 nach Moskau; der Zaar befahl den Beamten zu Cholmogory die Schiffe abzuholen, und über das was sich auf denselben befände ein Verzeichniß anzufertigen. Im folgenden Jahre wurde alles dem als Gesandten aus England zurückgekehrten Chancellor zugestellt. Die rohgeachteten Karelen und die Russische Regierung benahmen sich hier also ganz anders, als man es nach derjenigen Vorstellungsart erwarten könnte, welche manche auswärtige Schriftsteller von der damaligen Lage der Dinge in Rußland verbreitet haben. Bemerkenswerth ist es auch, daß nach eben jener Chronik sich schon im Jahre 1555 Holländische und Brabantische Handelsschiffe an der Mündung der Dwina einfanden. ***)

Unter Capt. Burrough, der Chancellorn begleitet hatte, wurde schon im Jahre 1556 das Schiff Search Thrift (Suchstreben) wiederum auf Entdeckungen nach dem NO ausgeschickt. Burrough erreichte Nova-Zemlia (80° 7′) und die Inseln in der Straße Waigatz, überwinterte in Kolmogor, und kehrte das folgende Jahr nach England zurück.

---

*) Nach Entick hatte Willoughby den 80sten Grad der Breite erreicht, und war, wie auch Wood solches behauptet, bis Spitzbergen gekommen.

**) Auf einer spätern Russischen Karte hat man statt Arsina, Warsina.

***) Der Weg um das Nordkap war, wie wir oben erwähnt haben, schon im neunten Jahrhunderte gefunden worden. Der Norwege Other, der die Reise machte, theilte die Nachricht davon dem Könige Alfred von England mit. Auch nachher hatte man wohl jenen Weg nicht vergessen, aber die Norwegische Regierung gestattete fremden Schiffen die Fahrt nicht, und noch im Jahre 1587 mußte die Russische Compagnie zu London, vom Dänischen Hofe das Privelegium nach Archangel zu schiffen, durch eine jährliche Abgabe von 100 Rosenobel (etwa 200 Dukaten,) erkaufen.

Nun ruhten eine Zeitlang die Untersuchungen der Engländer in Osten; sie wandten sich wieder nach Nordwesten. Um hier eine Durchfahrt zu erforschen, wurden während der Regierung der Königin Elisabeth im Jahre 1576 *) zwei kleine Schiffe ausgerüstet. Das Commando erhielt Martin Forbisher, der 15 Jahre um die Veranstaltung einer solchen Reise angesucht hatte. Ambrose Dudley Earl von Warwick war Forbishers Gönner und derjenige, durch dessen Protection und Eifer die Expedition endlich zu Stande kam. Man ist erstaunt über die geringe Größe der Schiffe, welche zu einer Entdeckungs-Reise in den Regionen des ewigen Eises bestimmt waren. Forbishers Schiff, der Gabriel, war eine kleine Barke von 25 Tonnen; das andere Schiff, von eben der Größe, hieß Michael; ein drittes Fahrzeug das ihn begleitete, war von 10 Tonnen und hatte nur 4 Mann am Bord. Mit dieser Escadrille segelte Forbisher den 15. Juni von Blackwell; den 15ten sah er das sogenannte Frisland; **) des dicken Nebels wegen, konnte man aber nicht landen. Forbisher verlor hier das kleinere seiner Schiffe; auch das andere, der Michael, trennte sich von ihm, und kehrte nach England zurück. Er selbst aber setzte seine Reise nach W N W fort. Den 20. Juli (Forster sagt den 28. Juli) sah er Land, auf welchem ein hohes Vorgebirge von ihm Cap Elizabeth (Queen Elizabeth's Forland) ***) genannt wurde. Er setzte seinen Cours 150 Meilen weiter nach Westen fort, hatte Land auf beiden Seiten, wo sich auch Einwohner zeigten; er kehrte indeß bald um und kam den 2. Octbr. glücklich in Harwich an. Die von ihm entdeckte und nach seinem Namen genannte Straße, trennt einige Inseln in der Hudsons-Straße. Was aber die oft von ihm erwähnte Insel Frisland betrifft, so ist wohl gewiß, daß er darunter den südlichen Theil von Grönland verstand, der von dem größern nördlichen im 63sten Grade der Breite durch eine etwa drei Meilen weite Straße getrennt wird. ****) Nach Forbisher's Beschreibung ist Frisland kein kleines Land; er segelte von dort in fünf Tagen nach der Straße, die seinen Namen führt; er gibt die Breite von Frisland auf 51° an, und fand es noch im Julius mit Eis umgeben.

Forbisher hatte von seiner Reise unter andern einen Stein mitgebracht, der wirklich Gold enthielt; eine große Aufmunterung, die Nachforschungen nicht einzustellen. Er wurde schon im folgenden Jahre (1577) abermals mit drei Schiffen in die nämlichen Regionen ausgesandt. Auf dieser Reise wurden zwischen Labrador und den Inseln im Norden von der Hudsons-Straße, mehrere Vorgebirge, Inseln und Bayen entdeckt, als Cap-Labrador, Gabriels-Insel, Prior's-Bay, Thomas Williams-Insel, Bourchers-Insel, Gräfin Warwicks-Sund. Letzterer erhielt den Namen Meta incognita (das unbekannte Ziel;) hier hatte man am meisten von dem Erze gefunden, das man in England an-

*) 1567 bey Forstern ist ein Druckfehler.

**) Forster pag. 319. Geschichte der Entdeckungen und Schifffahrten im Norden.

***) Forbishers Cap Elizabeth ist die S O Spitze der sogenannten Glücks-Insel (I. I. of good fortune.)

****) Auf Arrowsmith's Welt-Karte in 8 Blättern, ist bei dieser Straße angeführt, daß im Jahr 1775 das Schiff Mentor 45 Meilen von W nach O in derselben gesegelt sey, und daß Wallfische oft in eben der Richtung durchgehen. Eine andere Englische Karte gibt diesem Gewässer den Namen der Forbishers-Straße, wie es scheint ohne hinlänglichen Grund. Das südlich von derselben liegende Stück von Grönland haben einige Geographen für das Frisland der ältern Seefahrer gehalten; nur ist hiebei zu bemerken, daß es sich noch frägt, ob dasjenige Frisland, dessen in der Nachricht von den Reisen der Gebrüder Zeni Erwähnung geschieht, ebenfalls hier gesucht werden müsse. Die verstümmelte Nachricht läßt uns über die Lage desselben eigentlich ganz im Dunkel. Forster (a. a. O. S. 243) rieth auf eine Insel Faira, in der Gruppe der Orkneys-Inseln; der Dänische Gelehrte Eggers dagegen, hat im IV. Bande der Schriften der ökonomischen Gesellschaft von Kopenhagen zu beweisen gesucht, daß das Frisland der Zeno die Faröer-Inseln seyen. Es wäre zu wünschen, daß die in der St. Marcus-Bibliothek befindliche Karte, auf welche dieser Gelehrte sich beruft, copirt und bekannt gemacht würde.

fangs für sehr reichhaltig ansah. Man nahm sich vor, dort eine Niederlassung anzulegen, und 15 Schiffe gingen dazu unter dem Befehl des nämlichen Forbisher im Sommer von 1578 ab. Nach vielen Widerwärtigkeiten kamen sie auf der Meta incognita an, wo man eine Festung erbauen und den Winter zubringen wollte. Allein da mehrere Schiffe der Flotte verloren gegangen, und viele gar nicht angekommen waren, so wurde der Plan zur Ansiedlung aufgegeben, und beschlossen nach England zurückzukehren. Es wurde also eine große Menge Erz geladen, und mit dieser Ladung, die jedoch sehr ärmlich ausfiel, da das Erz weder Gold noch Silber enthielt, kam Forbisher im October in England an. Ein Schiff dieser Flotte, der Emanuel von Bridgewater, Capitain Newton, welches sich im Sturme von den übrigen getrennt hatte, entdeckte südöstlich von Frisland, im 57° 30′ der Breite, ein großes Land, längs welchem er 3 Tage segelte, und das ein fruchtbares Ansehen hatte. In SO von dem südlichen Theile Grönlands, existirt jetzt kein solches Land; man muß also entweder annehmen, daß das Land verschwunden sey, oder daß das Schiff Emanuel, die Insel St. Kilda oder Lewis, eine von den Hebriden, dafür gehalten, oder gar die Küste von Irland gesehen wurde, ohne sie erkannt zu haben. Island kann es nicht gewesen seyn, wie es Forster glaubt, denn die Südspitze von Island liegt mehr als 3° nördlicher, und statt südöstlich, in NO von Frisland, oder dem südlichen Grönland, wo es Newton gesehen hatte.

Da alle drei Reisen Forbishers nach dem NW auch in Absicht der Durchfahrt ohne Erfolg geblieben waren, so vereinigte sich im Jahre 1580 eine Gesellschaft von Kaufleuten zu einem neuen Versuche. Zwei Schiffe wurden hiezu ausgerüstet, und das Commando dem Capitain Arthur Pettmann gegeben. Sein Schiff, von 40 Tonnen Größe, mit einer Besatzung von 10 Mann, hieß Georg. Sein Begleiter, Capitain Jackmann hatte ein noch kleineres Schiff von 20 Tonnen und nur 5 Mann am Bord. Nach der Instruction, von welcher Burrough und Hackluyt die Verfasser waren, sollten sie, auf den Fall, daß man im ersten Jahre China nicht erreichen könnte, im Flusse Ob den Winter zubringen, und den folgen Sommer den Ob hinauffahren, bis sie die Stadt Siberia erreichten. *) Beide Schiffe segelten den 30. May von Harwich ab, und richteten ihren Lauf nach der Insel Wardöe, wo sie den 23. Juni ankamen und bis zum 1. Juli blieben. Sie segelten durch die Straße Waygatz, fanden aber so viel Eis, daß sie beschlossen am Ende des Augusts zurückzukehren. Mit Mühe bahnten sie sich den Rückweg durch die beeiste Straße. Auf der Rückkehr nach England ging Jackmann mit seinem Schiffe verloren, ohne daß man erfuhr auf welche Art er umgekommen war. Capit. Pettmann kam allein im December in England an.

1583. Sir Humphrey Gilberts Reise im Jahre 1583 gehört zwar mit zu den Reisen nach Norden; doch hatte er nicht den Zweck eine nordöstliche oder nordwestliche Durchfahrt nach Indien zu suchen, wie dieß bei den vorigen Expeditionen mehr oder weniger der Fall war; er wollte Colonien in den neuentdeckten Ländern des nördlichen Amerika anlegen, und Er war es, welcher zuerst förmlich von Neufundland für die Krone von England Besitz nahm.

1585. Wichtiger als alle bis jetzt gemachten Versuche, auf einem neuen Wege nach Indien zu gelangen, waren die drei Reisen welche der Capitain Davis zu diesem Behufe unternahm, ohne indeß glücklicher als seine Vorgänger zu seyn. Die erste geschah im Jahre 1585 auf den Schiffen Sunshine

*) Die Stadt Siberia ist das alte Sibir, die befestigte Residenz der ehemaligen Sibirischen Chane, wovon man noch jetzt die Ueberbleibsel 16 Werst unterhalb Tobolsk auf dem östlichen Ufer des Irtisch findet. Im Herbste 1581 nahm Jermack Timofejew von diesem Orte Besitz. Fischers Sibirische Geschichte I. Theil 236 und 237.

(Sonnenschein) und Moonshine (Mondschein) Capt. Davis commandirte das erstere von 50 Tonnen Größe und 23 Mann. Capt. Bruton, das zweite von 35 Tonnen und 19 Mann. Den 19. Juli entdeckten sie die S W Küste von Grönland, welche ihrer mit Eis bedeckten Berge und des schauerlichen Getöses vom Eise wegen, das Land Desolation genannt wurde. Das viele Eis machte es unmöglich näher ans Land zu kommen, Davis setzte daher seinen Cours nach Norden fort, bis er in 54° 15′ der Breite auf eine Gruppe von Inseln stieß, auf welchen er landete und eine Race von bartlosen Menschen von mittlerer Statur und kleinen Augen fand, die ihm etwas Pelzwerk verhandelten. Von diesen Inseln nahm Davis seinen Cours N W, und entdeckte auf der gegenüberliegenden Küste in 66° 40′ der Breite einen wie Gold glänzenden Berg, den er Berg Raleigh nannte. Das nördlichste von ihm an dieser Küste gesehene Cap, nannte er Dyers Cape, ein anderes Cap Walsingham und die südlichste Spitze des ganzen Landes, welches den Namen Cumberland-Insel erhielt, Cap Gods-mercy. Der von ihm genannte Exeter-Sound und Totneß-Road, liegen ebenfalls auf dieser Insel. Nachdem Davis das Cap Gods-mercy umschifft hatte, fand er, daß die Küste seiner Cumberland-Insel eine ganz westliche Richtung nahm; er verfolgte sie, und fand sich in einer 60 Meilen weiten, vom Eise freien Straße, in welcher mehrere kleine Inseln lagen. Er segelte diese Straße 180 Meilen hinauf, in der gewissen Hoffnung, die so gewünschte Durchfahrt zu finden; allein das Wetter ward schlecht und der Wind blieb immerfort contrair, so daß Davis zurückzukehren beschloß. Den 30. September kam er in England an.

Die von Davis entdeckte Straße erhielt von ihm den Namen Cumberland-Straße. Diejenige aber, die seinen Namen führt, da er sie zuerst befahren, wird gebildet durch die Westküste von Grönland in Osten, und in Westen durch die Insel Cumberland, und alle die Inseln, welche an der Cumberland- und Forbisher-Straße liegen.

Ob Cumberland wirklich eine Insel sey, hat wohl Davis nicht untersuchen können; es mag auch jetzt noch nicht bestimmt seyn. Auf keinen Fall ist aber Cap-Walsingham die Südspitze dieses Landes, wie es auf einigen Karten angedeutet ist. Forster, Seite 346, sagt zwar auch, daß Davis das nördliche Cap Dyer, das südliche, Walsingham genannt habe; er sagt aber gleich darauf, daß das Cap Gods-mercy die südlichste Spitze sey, wie es auch in der That ist.

Im nächstfolgenden Jahre (1586) segelte Davis wieder aus, um seine im vorigen Jahre angefangene Entdeckung zu vollenden. Er glaubte überzeugt zu seyn, daß die Cumberlands-Straße ihn endlich zu dem Ziele führen werde. Mehrere Gründe flößten ihm Muth und Hoffnung ein: 1) Er hatte am Eingange der Straße 90 Faden Tiefe gefunden, je weiter er aber in der Straße vorrückte, je größer ward die Tiefe, und zuletzt konnte nahe am Lande selbst mit 330 Faden kein Grund erreicht werden. 2) Das Wasser hatte überall in der Straße die nämliche Farbe wie das Wasser des Oceans, da es doch seine Farbe hätte verändern müssen, wenn es nicht zum Ocean führte und nur eine Bay wäre. 3) Hatte man Wallfische in der Straße gesehen, und da sich früher keine gezeigt hatten, so vermuthete Davis, daß sie aus einem westlichen Ocean gekommen seyn müßten. 4) Hatte Davis, als er eine Bay in der Straße untersuchte, eine Fluth aus Süden gefunden, deren Richtung derjenigen ganz entgegen gesetzt war, mit welcher er in die Bay hinein kam. Er schloß hieraus, daß diese Fluth in einem andern mit der Cumberland-Straße in Verbindung stehenden Ocean ihren Ursprung haben müsse.

Davis verließ England den 7. Mai mit 4 Schiffen. Den 15. Juni, in 60° der Breite und in 47° der westlichen Länge von London, theilte er seine Escadre. Zwei Schiffe schickte er in die Gegend zwi-

schen Grönland und Island, mit dem Befehle bis zum 80° der Breite vorzudringen. Mit den beiden übrigen verfolgte er die Westküste von Grönland bis zum 66° der Breite; von da nahm er seinen Lauf nach der von ihm entdeckten Cumberland-Straße, in welcher er 240 Meilen weit segelte und eine Menge kleiner Inseln fand. Auf einer von diesen, welche den Namen Gord fortune erhielt, ankerte er in einer Bay in 66° 30′ der Breite. Hierauf nahm er seinen Cours südlich bis zum 56° der Breite wo er einen Hafen fand. In demselben blieb er einige Tage, segelte darauf weiter nach Süden, bis er in 54° der Breite, eine offene See entdeckte, die eine westliche Richtung zu nehmen schien. Hier hoffte Davis gewiß die gewünschte Durchfahrt zu finden; allein der ganz contraire Wind erlaubte ihm nicht seine Untersuchungen weiter fortzusetzen; ein sehr heftiger Sturm der 4 Tage dauerte, brachte die Schiffe in die größte Gefahr, und mehrere seiner Leute wurden von den Einwohnern der Küste, an welcher er gelandet hatte, erschlagen. Diese mannigfaltigen Unfälle, bewogen ihn nach England zurückzukehren, wo er den 4. October mit einer Ladung von 500 Seehundsfellen ankam. Da ich das Original von Davis Reise nicht besitze, so ist es mir auch nicht möglich zu bestimmen, ob Davis längs der Küste von Grönland bis zum 66° der Breite gesegelt ist, und von da seinen Cours nach der Cumberland-Straße nahm, oder ob er überhaupt in dieser Straße gewesen ist. Nach Forster hatte Davis an der Küste von Grönland in Gilberts-Sund (jetzt das God-Hab der Dänen) geankert, und war von da den 11. Juli weiter nach Norden gesegelt, bis ihn das Murren seiner Equipage über die Kälte und über die Gefahr der Navigation im Eise, gezwungen habe umzukehren und OSO zu steuern; hierauf habe er in 66° 33′ N und 70° W Land gesehen. Ein OSO Cours konnte ihn aber nicht zur Cumberland-Straße führen.

Von den zwei Schiffen, welche Davis abgeschickt hatte, um zwischen Grönland und Island Entdeckungen zu machen, ging das kleinere, der Nordstern von 10 Tonnen, im Sturm verloren. Das andere hatte in Island gelandet, wo es zwei Englische Schiffe gefunden, die des Handels wegen dahin gekommen waren.

Nach Davis Rückkunft von seiner zweiten Reise, war er mehr als je von der Möglichkeit überzeugt, eine Durchfahrt zu finden. Er wurde daher im Jahre 1587 zum drittenmale ausgeschickt, und wenn er freilich auch auf dieser Reise seinen Endzweck nicht erreichte, so machte er doch manche wichtige Entdeckung und kam weiter nach Norden, als irgend einer seiner Vorgänger. Den 19. Mai segelte er mit 3 Schiffen von England. Nur er mit seinem Schiffe war zu Entdeckungen bestimmt; die andern beiden sollten sich mit dem Fischfange beschäftigen, wohin er sie sogleich nach seiner Ankunft an die Küste von Grönland abschickte. Zuerst fuhr Davis, nachdem er durch die Straße seines Namens gesegelt war, längs der Westküste von Grönland bis zum 73° der Breite. Die ganze von ihm zuerst befahrne Küste nannte er London-Küste, und das Vorgebirge, das äußerste Ziel seiner Fahrt nach Norden, Saundersons-Hope. Des Eises wegen konnte er nicht weiter nach Norden vordringen, und nahm jetzt seinen Cours SW auf die Straße Cumberland. In dieser segelte er 180 Meilen, ankerte zwischen den kleinen Inseln am Ende der Cumberland-Straße, in einer Bay, welche so wie die ganze Gruppe der Inseln, den Namen Cumberland erhielt; richtete alsdann seinen Lauf nach Süden zurück, entdeckte mehrere Inseln, Bayen und Vorgebirge, als: Lumley-Inlet, Lord Darcy's-Insel, Chidleys-Cape, Warwick-Forland u. s. w. und kehrte sehr zufrieden nach England zurück, vollkommen überzeugt, daß die Durchfahrt nach den Chinesischen und Indischen Gewässern existire, und das Auffinden derselben weiter keine Schwierigkeit haben werde.

Bis jetzt waren es fast nur Engländer gewesen, welche den kürzern Weg nach Indien im nördlichen Ocean suchten. Nun betraten auch die Holländer diese Bahn, und im Jahre 1593 vereinigte sich auf Vorschlag eines Kaufmannes in Middelburg, Moucheron, eine Gesellschaft von Kaufleuten, welche drei Schiffe zu diesem Endzwecke ausrüsteten. Zum Admiral ernannte man Kornelys-Kornelyssohn Nay. Der Capitain des andern Schiffes, war Brand Isbrandt oder Brand Tetgales. Wilhelm Barentz van der Schelling, commandirte das dritte. Man war über die Route, auf welcher das große Problem am sichersten zu lösen sey, sehr verschiedener Meinung. Der berühmte Holländische Cosmograph Plancius behauptete, sie wäre nirgends zu finden als im Norden von Nova-Zemlia. Barentz, dem man ein Schellingsches Fischerboot zur Begleitung gegeben hatte, bekam daher den Auftrag, seine Untersuchungen in der von Plancius anempfohlenen Gegend anzustellen, während die andern beiden Schiffe bestimmt waren, zwischen Nova-Zemlia und der Küste der Tatarey das Meer zu suchen, auf dem sie China erreichen könnten. Uebrigens war man von dem glücklichen Erfolge ihrer Unternehmung fest überzeugt, und selbst nachdem sie schon gänzlich mißlungen war, behauptete der Geschichtschreiber der Expedition Johann Hugo de Linshovten, der die Reise auf dem Schiffe Enkhuysen, unter dem Commando des Capitain Brand Isbrandt mitgemacht hatte, die Möglichkeit einer nordöstlichen Durchfahrt. Er beruft sich auf das Zeugniß von Cornelius Nepos und Plinius, welche von Indiern sprechen, die an die Küste von Norwegen verschlagen worden, und auf keine andere Weise dahin hätten gelangen können, als durch die Straße Waygatz.

Diese Reise sowohl, als die darauf folgenden, in den Jahren 1595 und 1596, haben für Rußland ein besonderes Interesse, nicht nur weil die Küsten eines Theils des nordöstlichen Rußlands, sondern auch die Inseln in der Waygatz-Straße und die ganze Westküste von Nova-Zemlia, während derselben genau untersucht und mit vielem Detail beschrieben worden sind. Da ich mir vorgenommen habe, einen Auszug aus den Journalen der Russischen Seefahrer zu liefern, welche in den Jahren 1734 — 1740 diese Regionen ebenfalls untersuchten, und deren Reisen besonders zur genauen Kenntniß der Waygatz-Straße, (bei den Russen schon lange vor dem sechszehnten Jahrhunderte unter dem Namen Matoschkin Schar bekannt,) wichtig ist, so werde ich alsdann auch aus diesen Reisen einen umständlichen Auszug machen, und so die Arbeiten der Russen und Holländer verbinden, obgleich es ohne Hülfe einer guten Karte von der Navigation der Holländer schwer ist, ihre Route zu verfolgen, und die von ihnen gesehenen Punkte genau zu bestimmen. *) Hier sey es daher genug, nur die Haupt-Resultate der drei Holländischen Expeditionen anzuführen.

Zufolge einer frühern Uebereinkunft, daß Barentz die Passage nördlich, der Admiral hingegen nordöstlich suchen sollte, segelte letzterer mit seinen zwei Schiffen durch die Straße im Süden von der Insel Waygatz. Diese Straße, welche von den Holländern den Namen der Nassau-Straße erhielt, ist die eigentliche Waygatz-Straße, und nicht die zwischen der Insel Waygatz und Nova-Zemlia, wie man es nach einigen Karten glauben müßte. Auf den alten Russischen Karten heißt die nördliche Straße die eiserne Pforte. Bekanntlich ist in der Baffins-Bay auch eine Straße Waygatz, gebildet durch die westliche Küste von Grönland und die Insel Disco; nördlich von der Straße liegt eine Insel, die ebenfalls den Namen Waygatz führt. Es wäre interessant zu wissen, welche von beiden In-

*) Die in dem dritten Bande der Voyages au Nord befindliche Karte, ist nicht nur sehr klein, sondern auch mit der Beschreibung nicht immer in genauer Uebereinstimmung, dabei ohne Breiten- und Längen-Grade.

seln früher und von wem sie entdeckt worden sind: die Grönländische oder die Russische Waygatz-Insel, so wie die Bedeutung des Namens Waygatz zu erfahren. Forster glaubt, „der Name sey Russischen Ursprungs, und von dem Slavonischen Worte wajatelnoi, d. h. geschnitzt, entstanden, indem die Holländer unter Barentz im Jahre 1594, auf der Südspitze der Insel Waygatz 3 — 400 hölzerne Statuen gefunden hatten, und diese Spitze Wayatelnoi, so wie von den Holländern Afgoden hook genannt werde. Diese Meinung ist sehr unwahrscheinlich, auch wenn die Aehnlichkeit größer wäre, als sie ist. Eben so unrichtig scheint mir die Meinung zu seyn, nach welcher das Wort Waygatz holländischen Ursprungs, und aus den Wörtern waaien wehen und gat Loch zusammengesetzt ist, weil es hier sehr stürmisch seyn soll. Diese Erklärung ist sehr gezwungen, und widerlegt sich schon dadurch, daß der Name Waygatz existirte, ehe noch die Holländer in die Nähe des stürmischen Lochs kamen; denn schon Burrough spricht 37 Jahre früher, in 1556, von der Insel Waygatz; es frägt sich aber, wer der Grönländischen Insel und Straße den nämlichen Namen gegeben hat? Davis, welcher im Jahre 1587 zuerst die Westküste von Grönland befuhr, erwähnt ihrer nicht. Der Reichs-Kanzler Graf Romanzoff äusserte mir über diesen Gegenstand eine Meinung, die viel Wahrscheinlichkeit hat. Es ist bekannt, daß im 9. 10. und im 11ten Jahrhundert, die alten Scandinavier seeräuberische Expeditionen nach allen Meeren Europas unternahmen; daß sie im 9ten Jahrhundert Island, und im 10ten Grönland entdeckten. Er glaubt daher, daß diese Scandinavier oder Wariager, wie sie der Graf Romanzoff nennt, beide Inseln mögen entdeckt und ihrer gleichen Lage wegen, ihnen den nämlichen Namen gegeben haben. Was nun die Etymologie des Worts Waygatz betrifft, so halte ich die meines Freundes, des Herrn von Krug, Mitglieds der Kaiserlichen Akademie der Wissenschaften, von allen für die wahrscheinlichste. „Im Angel-Sächsischen heißt gat, gate, Thor, Pforte, und wa, waa, (gothisch way) heißt „Trauer, Wehklage. Da nun von den alten Arabern die Meerenge ihres Busens Bab el man„deb, d. i. wörtlich: Pforte des Klagorts, genannt ward, weil man die, welche sich hindurch wagten, „verloren gab und, gleich Todten, betrauerte: so könnte es wohl im Norden ein ähnliches Thor der „Wehklagen gegeben haben. Ingrien war den Normannen sehr früh bekannt, folglich auch der „Haupt-Strom dieses Landes, der Ob, obwohl sie seine Mündung nicht kennen mochten. Waren vielleicht mehrere ihrer Schiffe, die von Westen herkamen, um sie im Norden zu suchen, verunglückt, „und hielten sie nun alle, welche jene Meerenge bei Novaja-Semlä passirten, für verloren? *) Für „wie wichtig man das Problem über den Ausfluß des Ob, auch noch in spätern Zeiten hielt, erhellt „aus einer noch unbekannten Nachricht, die ich in einem handschriftlichen Chronographen, aus der Bibliothek des Kanzlers, gefunden habe. Der Zaar Iwan Wasiliewitsch schickte im Jahr 1567 „zwei Kosaken Atamanen, Iwan Petrow und Burnasch Jalytschew aus, um die jenseits Sibirien gelegenen Länder zu erkunden. Sie kamen bis nach Peking, und statteten nach ihrer Zurückkunft einen ausführlichen Bericht ab, aus welchem unter andern erhellt, daß ein Hauptpunkt ihrer „Instruction war, sich möglichst genau nach dem Ausflusse des Ob zu erkundigen. Nirgends hatten sie „darüber Auskunft erhalten können; sie legten ihre Frage nun auch den Hofgelehrten im Mittelreiche „(Kitai) vor. Diese antworteten ihnen nach langem Berathschlagen: sie wüßten sonst wohl alles, aber „das wüßten sie doch nicht.

*) „Die Normannen konnten entweder von der Petshova aus auf Flußwegen, oder wenn sie Waygatz passirt hatten, etwa unter dem 68 oder höchstens 70°, ebenfalls auf Flüssen nach Ingrien gekommen seyn, ohne so hoch im „Norden Jahmit zu umschiffen.“

„Die Nachricht von der Gesandschaft unter Iwan Wasiliewitsch, ist deßhalb merkwürdig, „weil man ganz allgemein glaubt, die Russen seyen zuerst 1619 nach Sina gekommen. Die Kosaken „wollten den Kaiser selbst sehen; man sagte ihnen aber, das sey durchaus unmöglich, weil sie keine „Geschenke dem Kaiser gebracht hätten. Nur weil der Zaar Iwan Wasiliewitsch, um diese Zeit „in Kriege mit den Krimschen Tataren, Polen und Schweden verwickelt war, scheint jene Nachricht „nicht beachtet worden zu seyn. Im Reichs-Archiv findet sich nichts davon, auch sonst nirgends."

Jenseits der Nassau-Straße nahm der Admiral einen nordöstlichern Cours, und in dieser Richtung stieß er, 152 Meilen von der Straße, auf das gegenüberliegende Land, welches eine N O und S W Richtung hatte. Sie fanden hier kein Eis, hofften daher auch keins mehr in N und N O zu finden. Da die Richtung der Küste, welche eine Zeitlang N O gewesen war, jetzt plötzlich eine andere Wendung, wie sie vermutheten, nach China nahm, und folglich S O seyn mußte, so wurden sie von der Möglichkeit dieser Route völlig überzeugt; sie hofften die wichtige Entdeckung noch in diesem Jahre zu vollenden; jedoch die späte Jahrszeit und anhaltende widrige Winde zwangen sie, die weitere Entdeckung bis auf das künftige Jahr zu verschieben, und sie kehrten daher um.

Barentz war längs der Westküste von Nova-Zemlia, bis zum 78° der Breite gesegelt. Das Eis-Cap und die Oranien-Inseln am nördlichsten Ende von Nova-Zemlia, waren das Ziel seiner Fahrt. Er ging weiter südwärts, traf bei der Waygatz-Straße seinen Admiral, und kehrte mit ihm nach Holland zurück. Den 26. September kamen sie glücklich in Enkhuysen an.

Im Jahre 1595 wurde der nämliche Admiral Kornelys Kornelyssohn Nay mit 7 Schiffen abgeschickt, um durch die entdeckte Waygatz-Straße nach China zu segeln. Man hatte sich, während der ersten Reise von der Möglichkeit, diese Passage zu finden, so gewiß überzeugt, daß man keinen Zweifel hegte, den erwünschten Zweck dießmal zu erreichen. Zum Vice-Admiral war Brand Tetgales, zum Piloten Wilhelm Barentz und zu General-Comissarien, wurden Huygens de Linschooten, der Geschichtschreiber dieser Reise, und Franz de la Dale ernannt. Die Reise fiel wider Erwarten unglücklich aus. Man traf in und außerhalb der Straße Waygatz so viel Eis, daß ungeachtet aller Anstrengungen, die Schiffe nicht einmal so weit vordringen konnten, als während der ersten Reise. Ohne das gegenüberliegende Land in Osten, welches im Jahre 1539 Neu-West-Frisland von ihnen benannt worden war, erblicken zu können, sahen sie sich gezwungen zurückzukehren; den 26. October kamen sie unverrichteter Sache in Holland an. Ungeachtet dieser unglücklichen Reise wurde im folgenden Jahre nochmals ein Versuch gemacht. Man rüstete zwei Schiffe, unter dem Befehl des Jakob von Hemskerk aus. Wilhelm Barentz war Pilot und Jan Kornelys Nyp, Capitain des zweiten Schiffs. Den 18. Mai segelten sie aus dem Vlie. Den 9. Juli entdeckten sie in 74½° der Breite eine Insel, welche den Namen Bären-Insel erhielt, die nämliche welche die Engländer im Jahre 1609 Cherry-Insel nannten. Sie setzten ihren Lauf nach Norden fort, bis sie ein Land erblickten, das aus breisten Felsenspitzen besteht, und aus dieser Ursache den bis jetzt beibehaltenen Namen Spitzbergen erhielt. Längs der Ostküste dieses Landes segelte man bis zum 79°, wo sich die beiden Schiffe trennten. Nyp wollte noch weiter nach Norden, trotz des Eises welches die weitere Fahrt dahin sehr erschwerte, bis zum 80° vordringen. Barentz hingegen ging südlich nach Nova-Zemlia zu, welches er den 17. Juli in 73¾° der Breite erblickte. Längs dieser Küste segelte er so lange nach Norden, bis er das äußerste Cap von Nova-Zemblia umschiffte. Alsdann der Richtung der Küste in einer geringen Entfernung folgend, wandte er sich nach Süden, bis er vom Eise ganz eingeschlossen, ohne Hoffnung sich

davon loszumachen, da schon im halben September das offene Wasser zwei Finger dick fror, sich genöthigt sah, alle Lebensmittel ans Land zu bringen, und den Winter da zu bleiben. Den 14. Juni des folgenden Jahrs, verließ die übrig gebliebene Mannschaft in den zwei geretteten Schiffsböten ihren Winter-Aufenthalt, wo sie mit tausend Leiden kämpfend, dem unglücklichen Schicksale Willoughby's mit Mühe entgangen war. Der muthvolle Barentz starb bald nach ihrer Abreise an gänzlicher Erschöpfung. Die Böte nahmen den nämlichen Weg, um die Nordspitze von Nova-Zemlia, den sie gekommen waren; sie fuhren längs der ganzen Westküste dieses unwirthbaren Landes, und kamen glücklich in Kilduyn an, von wo sie, nur 12 an der Zahl, der ganze Rest ihrer Mannschaft, den 1. November in Amsterdam eintrafen.

Dieß war der wichtigste Versuch von Seiten der Holländer, zur Entdeckung einer nördlichen Durchfahrt nach China. Es wurden zwar auch von ihnen im folgenden Jahrhunderte Expeditionen zu diesem Entzwecke unternommen, wie dieß in der Geschichte der Entdeckungen des 17. Jahrhunderts gezeigt werden wird; doch geschahen sie nicht mit dem Eifer und der Anstrengung, als die so eben erzählten; die Resultate fielen, wie bei jenen, gänzlich fruchtlos aus.

Ehe ich die Geschichte der Reisen nach dem Nordpol, im Laufe des 16. Jahrhunderts schließe, muß ich noch einiger Versuche erwähnen, die einen ähnlichen Zweck hatten, und auch in diesen Zeitraum fallen; doch haben diese Nachrichten nicht alle gleiche Authenticität mit dem was wir von den angeführten Englischen und Holländischen Expeditionen wissen.

Die Expedition des Francisco de Gualle (richtiger Gali) im Jahre 1552 hatte, wie Forster behauptet, den Zweck zu untersuchen, ob wirklich im Osten und Norden von Japan, eine Durchfahrt vorhanden sey, durch welche die Südsee mit dem nördlich von Asien gelegenen Meeren zusammenhänge. Nach Burney war diese Untersuchung nicht der Hauptzweck von Gali's Reise; auch läßt's sich aus seiner Route, direckt nach den Philippinen, nicht folgern. Gali segelte von Akapulko den 10. März: bis zum 16° der Breite steuerte er WSW, dann bis zu den Ladron-Inseln W und WS. Von diesen letztern Inseln nahm er seinen Cours nach den Philippinen und von da nach Makao. Den 24. Juli trat er seine Rückreise von Makao nach Neuspanien an. Er segelte in keiner großen Entfernung bei den Liqueo-Inseln vorüber nach NO und Ost. Aus der hohlen See und aus den Strömungen von N und NNW her, welche er 300 Seemeilen in ONO von Japan fand, und welche sich erst 200 Meilen von der Küste von Neuspanien verloren, schloß er, daß in N und in NW eine Straße zwischen dem festen Lande von Neuspanien und den Ländern von Asien und der Tatarey seyn müsse. Gali ahnete also die Existenz der Berings-Straße.

Die Expedition welche der Vice-König von Mexico, Graf Monterry, unter dem Befehle des Sebastian des Viscaino, in den Jahren 1596, 1602 und 1603 nach Norden abschickte, hatte wohl nicht die Absicht eine Durchfahrt nach dem Nordmeere zu suchen, sondern nur die Entdeckung von Cabrillo zu vollenden, und die Küsten im Norden von Californien genau zu untersuchen.

Es bleibt mir noch übrig, der Reise des Spaniers Maldonado zu erwähnen, von dem man behauptete, daß er im Jahre 1588 auf einer Reise von Lissabon nach Labrador, eine Straße gefunden hätte, vermittelst welcher es möglich sey, in 3 Monaten von Spanien nach China zu segeln. Diese Reise des Maldonado hat man immer für eine Fabel gehalten, indeß ist vor Kurzem die Authenticität derselben von neuem vertheidigt worden. Man hat das Manuf. von Maldonado gefunden, und

der gelehrte Herausgeber desselben: Amoretti, scheint von der Wirklichkeit dieser Reise vollkommen überzeugt zu seyn. Ich werde an einem andern Orte meine Ansichten über diese Reise anführen. *)

Daß Urdanetta im Jahre 1556 auch diese Durchfahrt gefunden haben soll, beruht blos auf mündliche Ueberlieferungen, und verdient daher keinen Glauben. Unter diese Categorie gehört auch die Reise des Griechen Apostolos Valerianus, bekannter unter dem Namen Juan de Fuca, welcher vorgegeben hatte, im Jahre 1592 vom Vice-Könige von Mexico zur Auffindung der Straße Anian, mit drei Schiffen abgesandt worden zu seyn. Zwischen dem 47 und 48° der Breite habe er eine Einfahrt entdeckt, in die er immer tiefer eingedrungen sey, bis er sich endlich in der Nordsee befunden habe. Hierauf wäre er wieder umgekehrt und glücklich in Akapulko angekommen. Daß sich ungefähr in der von Fuca angedeuteten Parallele eine Einfahrt befindet, ist gegründet, obgleich auch hier eigentlich ein Unterschied von 40′ in der Breite ist; daß die Einfahrt aber nach dem Atlantischen Oceane führen soll, beruht nur auf der fabelhaften Aussage des Fuca, und ist durch Capitain Vancouver hinlänglich widerlegt, da dessen Untersuchungen beweisen, daß die sogenannte Einfahrt des Juan de Fuca nur Meilen weit schiffbar ist.

Eben so wenig Glauben verdient der Bericht eines Engländers, Thomas Cowley, der im Jahre 1579 behauptete, daß 12 oder 14 Jahre früher, ein Portugiese, Namens Martin Chak, in 59° der Breite eine Durchfahrt von Neufundland nach Indien gefunden habe.

Reisen nach dem Nordpol,

im siebenzehnten Jahrhundert.

Während des 17ten Jahrhunderts, verfolgte man das Suchen einer nördlichen Durchfahrt mit nicht minderm Eifer als im vorigen. Die berühmten Reisen von Hudson, Bylot und Baffin, Fox, Button und andern fallen in diesen Zeitraum. Auch in dem 17ten Jahrhundert, waren es hauptsächlich und fast ausschließlich Engländer welche diese Versuche machten; folglich hat man nur ihnen allein die wichtigen Entdeckungen im Norden zu verdanken. Ich werde fortfahren, meinem Plan zufolge in chronologischer Ordnung, von diesen Reisen nur die wichtigsten Data anzuführen. Die erste Reise im 17ten Jahrhundert, zur Auffindung einer nördlichen Durchfahrt, war die des Capt. Weymouth nach NW. Ueber das Jahr in welchem diese Reise unternommen ward, waltet bei Forster ein kleiner Irrthum ob, den ich, wiewohl er sehr unbedeutend ist, nicht umhin kann zu berichtigen. Im Jahr 1591, sagt Forster, schickten die Engländer 4 große Schiffe nach Ostindien. Lancaster, der nach dem Untergange des Capt. Raymond das Commando dieser Flotte übernahm, berichtete nach seiner Rückkunft im Jahre 1593, daß zufolge Nachrichten, welche er während seines Aufenthalts in Indien bekommen habe, die Durchfahrt nach Ostindien im Nordwesten von Amerika, und zwar in 62° 30′ der Breite zu

*) Ich habe im 43 Bande der allgemeinen geographischen Ephemeriden, einen Aufsatz abdrucken lassen, in welchem es mir nicht schwer geworden ist, zu beweisen, daß Amoretti sich sehr täuscht, das gefundene Manus. von Maldonado für authentisch gehalten zu haben. Burney glaubt, die Schrift sey das Machwerk eines Deutschen, weil die Entfernungen nicht in Spanischen, sondern in Deutschen Meilen angegeben sind.

finden sey. Auf den Bericht Lancasters habe die Russische und Türkische Handlungs-Gesellschaft zwei Schiffe ausgerüstet, um diese Durchfahrt suchen zu lassen. Capt. George Weymouth habe das Commando dieser Expedition erhalten, und den 2. Mai sey er von England abgesegelt. (Forster, S. 360 — 363) Forster sagt zwar nicht in welchem Jahre; nach dem vorhergegangenen muß man jedoch das Jahr 1594 oder 1595 für den Zeitpunkt von Weymouths Abreise annehmen, d. h. bald nach der Rückkunft Lancasters. In der Einleitung zu Ellis Geschichte der Reise der Schiffe Dobbs und California nach der Hudsons-Bay, in den Jahren 1746 und 1747 wird die Abreise des Capt. Lancaster in das Jahr 1600 und die des Capt. Weymouth, in das Jahr 1602 gesetzt; aber auch dieses Datum ist nicht richtig; die Reise des Capt. Weymouth geschah gewiß nicht vor dem Jahr 1604. Forsters Irrthum ist daher entstanden, daß er die Reise des Capt. Raymund und die des Lancaster für eine und die nämliche hält, dieß ist jedoch nicht der Fall. Capt. Raymund segelte im Jahre 1591 mit drei Schiffen, Penelope, Merchant-Royal und Edward Bonaventure nach Indien: aber diese Schiffe gehörten dem Raymund selbst zu, auch ging er nicht des Handels wegen nach Indien, sondern um daselbst gegen die Portugiesen zu kreutzen. Die Englische Ostindische Compagnie, wurde erst im Jahre 1600 gestiftet und die Charte den 31. December dieses Jahres von der Königin Elisabeth unterschrieben. Die neue Compagnie rüstete sogleich vier große Schiffe aus, und mit dieser Escadre, welche noch durch ein kleines Transport-Schiff vergrößert ward, segelte der Capt. Lancaster den 13. Febr. 1601 ab; im Jahre 1603 kehrte die Flotte zurück, und erst nach Lancasters Rückkunft wurde die Reise des Capt. Weymouth beschlossen; im Jahre 1604 muß er sie also angetreten haben. Weymouth segelte den 2. Mai aus England mit zwei Schiffen, dem Discovery von 70 und dem Godspeed von 60 Tonnen ab. Der Capitain des kleinen Schiffs hieß John Drew. Den 18. Juni erblickte Weymouth die Küste von Grönland, und den 28 in der Breite von 62° 30′ das von Davis entdeckte Warwick-Forland, welches ihm eine Insel zu seyn schien. Er setzte seinen Lauf nach N W fort, und glaubte sich während seiner Navigation aus mehrern Gründen zu überzeugen, daß eine Durchfahrt in N W seyn müsse. Den 19. Juli befand er sich in 63° 53′ *); da revoltirten seine Leute und zwangen ihn umzukehren; sie erklärten, wenn er eine Durchfahrt in 57° der Breite suchen wollte, sie gern jede Gefahr mit ihm theilen würden, aber nicht im hohen Norden. Den 26. Juli in 61° 40′ der Breite, befand er sich am Eingange einer großen Bay oder Meerenge; er behauptete, die Weite dieser Meerenge sey 120 Meilen und er sey 300 Meilen in einer W S Richtung hinauf gesegelt, ohne viel Eis anzutreffen. Diese Nachricht ist wohl unrichtig, denn in der Gegend, wo Weymouth eine Nordwestliche Durchfahrt suchte, findet sich nirgends eine Straße von 120 Meilen Weite, es sey denn, daß man Weymouth für den Entdecker der Hudsons-Straße erklären wollte; aber auch die Hudsons-Straße ist nicht 120 Meilen breit und ihre Richtung nicht W S sondern W N W. Dem sey wie ihm wolle, Weymouth hatte die größte Hoffnung, hier die Durchfahrt zu finden, er mußte aber wegen der spätern Jahrszeit und der vielen Kranken am Bord beider Schiffe

*) Bei Forster sind 68° 55′, in Klammern aber 63° 55′! Ich weiß nicht auf welche Authorität sich diese zwei Angaben gründen; letztere scheint mir viel wahrscheinlicher, weil Weymouth sich den 26. Juli in der Breite von 61° 40′ befand, und er in einer unbekannten See unmöglich 7 Grade in 7 Tagen zurücklegen konnte.

seine weitern Untersuchungen aufgeben und nach England zurückkehren; den 5. September kam er glücklich in Darthmouth an. *)

Die von den Dänen in drei auf einander folgenden Jahren 1605, 1606 und 1607 unternommenen Fahrten, zur Entdeckung einer nördlichen Durchfahrt, lieferten nicht nur kein einziges Resultat in Betreff des Hauptzweckes dieser Reisen, sondern auch nicht die geringste Bereicherung der Geographie; obgleich der Chef dieser Expeditionen: James Hall, ein Engländer war. Auf keiner dieser Reisen kamen die Dänen weiter als Grönland, und auch diese Küste befuhren sie nur bis zum 65° der Breite. Dem Capt. Hall traf zuletzt das unglückliche Schicksal, von einem Eingebornen erschlagen zu werden. Ein ähnliches Schicksal hatte ein Jahr früher (1606) ein Capitain Knight gehabt, der von England aus eine Entdeckungs-Reise nach dem Norden, in einem kleinen Fahrzeuge von 40 Tonnen machte. Sein Schiff war bei einem Sturme, während welchem es zwischen große Eismassen gerieth, so beschädigt worden, daß er sich genöthigt sah in eine Bay einzulaufen, wo er von den Eingebornen erschlagen ward. Mit Mühe rettete sich das Schiff nach Neufundland, wo es ausgebessert ward, und von dort im September in England glücklich ankam.

Jetzt kommen wir auf die Reisen des berühmten aber unglücklichen Hudson, dessen Andenken durch die wichtigen Entdeckungen, die seinen Namen führen, bis auf die späteste Nachwelt erhalten werden wird. Die Reisen des Capt. Hudson sind besonders aus der Ursache wichtig, weil er die verschiedenen Wege, eine nördliche Durchfahrt zu finden, nämlich N, NO und NW alle drei versuchte. Hudson hatte den Ruf eines sehr geschickten Seemannes, begabt mit allen Eigenschaften, ein so schweres Unternehmen gut auszuführen. Er war kühn, beharrlich, entschlossen, und es ist wirklich viel, daß nach den vergeblichen Reisen dieses großen Seemannes, sich dennoch immer Leute fanden, welche die Hoffnung hegten, daß das von Hudson in Norden und NNO nicht erreichte Ziel ihnen zu erlangen vorbehalten seyn könne. Gewiß wird nie ein Seefahrer eine Reise nach dem Südpole unternehmen, in der Hoffnung, daselbst eine wichtige Entdeckung zu machen, nachdem ein Cook diese Regionen erforscht hat. Mit vielem Rechte aber könnte Hudson der Cook des 17. Jahrhunderts genannt werden. Wie jener große Seefahrer kam auch er auf seiner dritten Reise ums Leben.

Hudson unternahm seine erste Reise im Jahre 1607, auf einem kleinen Schiffe Hopewell (Hoffe nur) das mit 10 Matrosen und einem Schiffsjungen bemannt war. Der Zweck dieser Reise scheint gewesen zu seyn, die Durchfahrt im Norden zu suchen, denn er segelte längs der Ostküste von Grönland gerade nach Norden. Den 13. Juni sah er zuerst diese Küste; den 21. war er bis zum 73° gekommen, wo er ein Vorgebirge, Hold with hope (Halt an mit Hoffen) nannte. Den 27. befand sich Hudson in 78° der Breite an der Küste von Spitzbergen, nicht weit von Vogelhook, welches die Nordspitze der Insel Vorland, oder Prince Charles-Insel ist. **) Den 14. Juli schickte Hudson in 80° 23′ seinen Steuermann und Bootsmann ans Land. Man fand daselbst Spuren von wilden Thieren, sah Wasservögel und an zwei Stellen süßes Wasser. Die Höhe der Sonne wurde hier

*) Forster und Ellis setzten den Tag seiner Rückkunft auf den 5. August; dieß ist ohne Zweifel ein Schreibfehler, indem er sich den 26. Juli am Eingange seiner entdeckten Meerenge befand, und aus derselben nach Forster, erst den 5. des folgenden Monats heraussegelte.

**) Während Hudsons Navigation längs der Küste von Spitzbergen, macht er die Bemerkung, daß so oft die See eine grüne Farbe hatte, sie frei vom Eise war, daß dieß aber nicht der Fall gewesen, wenn die See eine bläuliche Farbe gehabt habe.

um Mitternacht 10° 40′ gefunden. Hudson segelte nun weiter nach Norden, bis zum 82° der Breite, (Forster, S. 372) wo ihn das Eis umzukehren zwang. Ehe er diese Regionen verließ, machte er noch einen Versuch nordwestlich zu segeln, in der Hoffnung, Grönland ganz zu umschiffen und durch die Davis-Straße zurückzukommen; allein er fand an der Küste von Grönland so viel Eis, daß er seinen Plan aufgeben und nach England zurücksegeln mußte, wo er den 15. September ankam.

Es ist zu bedauern, daß von dieser merkwürdigen Reise kein umständlicher Bericht, sondern nur Bruchstücke bis zu uns gekommen sind. Man sieht aus dem Verfolge der Reise, mit welcher Beharrlichkeit und mit welchem Muthe Hudson seinem Ziele nachging. Jedoch zweifle ich, daß er bis zum 82° der Breite gekommen seyn möge. Nachdem was ich von authentischen Nordpol-Reisen kenne, scheint es unmöglich, den 82° zu erreichen. Daß in den auf uns gekommenen Fragmenten von Hudsons Reise manche Data nicht sehr richtig angegeben worden sind, beweist die Breite von 80° 23′ in welcher er sein Boot an die Küste von Spitzbergen geschickt hatte; denn aus den Beobachtungen des Lord Mulgrave wissen wir, daß die nördlichste Spitze dieses Landes Cloven cliff, in 79° 53′ liegt; doch gestehe ich gern zu, daß wenn es je möglich gewesen ist, zwischen Spitzbergen und Grönland den 82° der Breite zu erreichen, dieß nur dem muthvollen und unternehmenden Hudson hat möglich werden können. Mein Zweifel, daß Hudson bis zum 82° der Breite gelangt sey, wird einigermaßen auch durch Entick bestätigt, der in seiner Naval history dieß nicht bestimmt sagt. Nach ihm sah Hudson den 15. Juli in 80° 23′ Land bis zum 81° hinauf. Den 16. erreichte er das äußerste Ende von Spitzbergen, sah aber noch Land bis zum 82° der Breite, welches ihm mit dem früher gesehenen zusammen zu hängen schien. Es ist diese Stelle vielleicht auch so zu verstehen, daß Hudson glaubte: dieses Land im Norden, hinge mit dem von ihm früher wirklich gesehenen zusammen; wenigstens war es damals angenommen, daß Spitzbergen einen Theil von Grönland ausmache. Wir wissen indeß, daß dieß nicht der Fall ist und auch wohl von Hudson in seinem Journale nicht mag gesagt worden seyn, denn Hudson war ein zu guter Seemann um nicht auch sehr wahrhaft zu seyn. Die Verfechter einer nördlichen Durchfahrt haben, um so eine berühmte Authorität, wie die des Hudson auf ihrer Seite zu haben, wahrscheinlich obige Stelle so construirt, als ob er wirklich einen so hohen Grad der Breite erreicht habe. Auch die Stellen die Phipps in seiner Einleitung aus Hudsons Reise citirt, deuten nicht darauf hin, obgleich sie einige Widersprüche zu enthalten scheinen, die jedoch mir beweisen, daß die erhaltenen Fragmente von Hudsons Reise höchst unvollständig seyn müssen, Hudson sey des Eises wegen nur bis 80° 23′ gekommen, in dieser Breite habe er Land gesehen, welches sich bis zum 82° erstreckte und er könne versichern: zwischen 78° 30′ und 82° sey keine Durchfahrt möglich. Auf dieser Reise erhielten mehrere Punkte an der Küste von Spitzbergen Benennungen, wie das Cap Hacluyt, whale Bay, Hudsons, Touches u. s. w. Ersteres Cap liegt nach den Beobachtungen des Capt. Phipps in 79° 47′ N und 9° 11′ 30″ Ost, und wird von den Holländern Amsterdam-Insel genannt.

Forster schreibt dem Hudson die Ehre der Entdeckung von Spitzbergen zu; da nun Forster sehr wohl wußte, daß Spitzbergen 11 Jahren früher von den Holländern unter Hemskerk und Barentz war gesehen worden, so ist er wahrscheinlich der Meinung, daß zu einer Entdeckung das Sehen eines Landes nicht hinreichend sey, sondern daß die Ehre dem gehöre, welcher daselbst landet. Nach der von Mentelle und Malte Brun herausgegebenen Geographie, soll Spitzbergen im Jahre 1553 von dem Engländer Houghby seyn entdeckt worden. Sollten die Herausgeber nicht Willoughby gemeint haben, dessen Reise in dieses Jahr fällt? Bei den Streitigkeiten im Anfange des

17. Jahrhunderts, zwischen den Engländern und Holländern über das Recht des Wallfischfanges an den Küsten von Spitzbergen, gründeten die Engländer ihr Recht auf die frühere Entdeckung desselben durch ihren Landsmann Willoughby. Es ist freilich nicht unmöglich, daß das von Willoughby, während seiner Reise gesehene Land Spitzbergen gewesen seyn mag, doch läßt sich keinesweges die Entdeckung dieses Landes ihm zuschreiben.

Von dem Journale der zweiten Reise des Capt. Hudson nach dem Nordpole, sind die Nachrichten fast noch unvollständiger als von der ersten. Gewiß ist dieß sehr zu bedauern, da die Bemerkungen eines so erfahrnen Seemannes über so äußerst selten befahrne Gegenden, nicht anders als wichtig seyn mußten. Hudson unternahm diese Reise, um die vergeblich zwischen Spitzbergen und Grönland gesuchte Durchfahrt jetzt in NO, d. i. zwischen Spitzbergen und Nova-Zemlia zu suchen. Er segelte von England den 22. April 1608. Seine Equipage bestand aus 15 Mann. Zuerst nahm er seinen Cours zwischen Spitzbergen und Nova-Zemlia gerade nach Norden, in der Erwartung hier durchzudringen; er fand aber so viel Eis, daß er seinen Plan aufgeben mußte. *) Hudson näherte sich nun der Küste von Nova-Zemlia, die er ziemlich erträglich fand. Wahrscheinlich war sein Cours von Norden nach Süden. Er ankerte in einer Bay, und ließ einen Fluß, der sich in die Bay ergoß und 2 bis 3 Meilen breit war, untersuchen. Ihm schien dieser Fluß eine Meerenge zu seyn, weil das Wasser mit dem Meerwasser die nämliche Farbe, auch einen gleichen Geschmack hatte. Hudson schmeichelte sich mit der Hoffnung, daß diese Meerenge Nova-Zemlia in zwei Theile theile, und er folglich einen bequemern Weg nach Osten in das Karskische Meer finden würde, als durch die Straße Waygatz. **) Da ihm auch dieß nicht gelang, so beschloß er, von der Unmöglichkeit überzeugt, die Durchfahrt in Norden und in NO zu finden, sie nun in NW zu suchen. Er wollte seine Untersuchungen bei Lumley's Inlet anfangen und nahm seinen Cours dahin. Die Jahrszeit war unterdeß zu weit vorgerückt, und er zweifelte, daß es ihm in diesem Jahre gelingen könnte, seinen Zweck zu erreichen; er verschob daher seine Untersuchungen im NW aufs folgende Jahr, und kehrte nach England zurück, wo er den 26. August ankam.

Im folgenden Jahre 1609 unternahm Hudson zwar wieder eine Reise nach dem Norden; es scheint aber nicht mit Gewißheit ausgemacht zu seyn, ob diese Reise eine Entdeckungs-Reise oder eine Handlungs-Speculation gewesen sey. Forster behauptete das Letztere, und zwar sey sie auf Kosten Holländischer Kaufleute unternommen; Ellis hingegen: sie sey auf Rechnung der nämlichen Kaufleute gemacht worden, welche die Kosten der zwei ersten Reisen getragen hätten; auf dieser Reise habe Hudson abermals die Küste von Nova-Zemlia untersucht (ein Umstand den Forster gar nicht erwähnt) dann sey er nach Neufundland gesegelt und habe von dort eine Handels-Reise nach Virginien gemacht, um seinen Rhedern, die bis jetzt ansehnliche Summen auf seine Unternehmungen verwandt hatten, ohne die geringste Schadloshaltung zu haben, doch einigen Gewinn zu bringen. Auf keinen Fall verdient diese Reise mit den zwei frühern, am wenigsten mit der letzten Reise im folgenden Jahre verglichen zu werden, welche seinen Ruhm gründete, und während welcher er ein Opfer seiner Unerschrockenheit und

*) Da sich Hudsons Journal nicht erhalten hat, so wissen wir auch nicht, zu welchem Grade der Breite er gekommen seyn mag.

**) Adelungs Geschichte der Schifffahrten, und Versuche welche zur Entdeckung des nordöstlichen Weges nach Japan und China unternommen wurden. Seite 64.

Beharrlichkeit fiel. Die einzige Frucht seiner Reise im Jahre 1609 in Geographischer Hinsicht war der Fluß, welcher jetzt seinen Namen führt, und sich bei Neu-York ins Atlantische Meer ergießt.

Ehe ich Hudsons dritte Reise erzähle, muß ich früher zweier Unternehmungen erwähnen, welche um diese nämliche Zeit nach dem Nordpol auf Kosten eines Sir Th. Smith und einiger Mitglieder der Russischen Compagnie unternommen wurden. Die erste Reise geschah im Jahre 1609 auf dem Schiffe die Freundschaft von 70 Tonnen Größe, commandirt von Capitain James Poole; die Equipage bestand aus 15 Matrosen, wie es scheint befand sich Smith auch am Bord des Schiffs. Poole segelte den 1ten März von Blackwell all, den 16ten May sah er die Südspitze von Spitzbergen, er segelte dann längs der Westküste von Spitzbergen, und machte daselbst viele sehr gute nautische Bemerkungen. In der Nähe von Fair-Forland, von den Holländern Vogelhook genannt, schickte er ein Boot ans Land. Man fand hier das Clima sehr gemäßigt, die Landseen waren nicht gefroren und überhaupt glaubte der Capitain, daß die Navigation in diesen hohen Breiten wegen des langen Standes der Sonne über dem Horizonte minder schwierig sey, als im 73° der Breite, wo er dickeres Eis angetroffen habe. Poole kam jedoch nicht weiter als 79° 50′ ob er gleich zweimal den Versuch machte weiter nach Norden vorzudringen. Das Jahr darauf unternahm Smith abermals eine Reise nach dem Nordpol auf einem noch kleinern Schiffe, der Elisabeth von 50 Tonnen. Diese Expedition fiel aber gar nicht glücklich aus. Nachdem er des bösen Wetters und des vielen Eises wegen bis zum 16ten Juni in der Kreutzbay im 79° der Breite hatte zubringen müssen, lief er endlich aus, das Eis trieb ihn jedoch gleich wieder zurück. Er lief zum zweitenmale aus, konnte aber auch diesesmal nicht bis zum 80° der Breite gelangen. Smith machte nun einen Versuch nach Westen zu segeln, in der Hoffnung, vielleicht dort eine freie See zu gewinnen, aber er fand, daß das Eis, dessen Richtung er folgen wollte, sich nach SW und SWS zog, und ihm folglich auch den Weg nach Westen versperrte. Er gab jetzt alle weitere Versuche auf, und kehrte nach der Küste von Spitzbergen zurück, wo er sein Schiff verlor.

Den 17ten April 1810, trat Hudson seine dritte Reise an, um die Durchfahrt nach den Indischen Gewässern nun in NW zu suchen. Sein Schiff hieß die Discovery und war nur von 55 Tonnen Größe. Er landete auf Island, welches er den 1ten Juni verließ. Den 15ten Juni in 59° 27′ sah er die Südküste von Grönland, von Davis Desolation genannt; den 24ten befand er sich am Eingange der Straße, die jetzt seinen Namen führt; er segelte durch diese Straße bis er den 3ten August in eine andere kam, die südlicher liegt und ihn in eine große Bay führte, die seitdem unter dem Namen ihres Entdeckers bekannt ist. Hudson nahm seinen Cours westlich, bis er die Westküste der Bay erreichte, er untersuchte sie genau, um einen sichern Hafen zu finden, in welchem er den Winter zubringen könnte; da die Jahrszeit zu weit vorgerückt war, um nach England zurückkehren zu können. Endlich fand Hudson an der SW Seite der Bay in der jetzt genannten James-Bay einen Hafen, wo er den Winter blieb, wo aber seine Mannschaft großen Mangel litt. Im folgenden Sommer verließ Hudson seinen Winter-Aufenthalt, und setzte die Untersuchung der Bay fort; bald nach dem Absegeln des Schiffs revoltirte jedoch die Mannschaft, und setzte ihn nebst seinen Sohn und noch 7 Personen in einer Schaluppe aus; man gab ihnen nur sehr wenige Lebensmittel mit, und überließ sie ihrem schrecklichen Schicksale. Die Rebellen segelten längs der Ostküste der Bay weiter, entgingen aber der Strafe für ihre Bosheit nicht. Der Haupt-Rädelsführer Green, ein junger Mann von guter Abkunft, den Hudson mit Wohlthaten überhäuft hatte, wurde mit den meisten seiner verruchten Mithelfer von den Esquimeaux erschlagen und nur wenige kamen nach England zurück, unter diesen befand sich einer Namens

Abakuk Pricket, der durch Protection die er in England fand, seiner Strafe entging und späterhin sogar die Geschichte dieser Reise durch den Druck bekannt machte. Blos von dieser letzten Reise Hudsons ist ein wiewohl unvollkommener Bericht bis zu uns gekommen. Er selbst führte ein Tagebuch, welches wahrscheinlich die Rebellen zurückbehalten hatten und das auch gedruckt worden ist; ausführlicher hat diese Reise aber der ebenerwähnte Abakuk Pricket beschrieben, welche Beschreibung sich im dritten Bande von Purchas befindet; auch hat sie kürzlich Clerk im zweiten Bande seiner Naufragia wieder abdrucken lassen, das nautische Detail ist jedoch weder in Hudsons eigenem Journal, noch in dem von Pricket deutlich genug angegeben, daß man seine Route auf der Karte verfolgen und den von ihm entdeckten und benannten Caps, Bays und Inseln einen bestimmten Platz anweisen könnte; auch finden sich die wenigsten auf den neuern Karten, so z. B. das Land, welches er den 8ten Juli entdeckte und Desire provoked (erwecktes Verlangen) nannte, findet man auf keiner Karte; es muß jedoch, nachdem was ich von Hudsons Reise bei Forster und Ellis finde, an der Süd-Seite der Straße, folglich an der Küste von Labrador liegen. Ferner entdeckte er auf der nämlichen Seite der Straße eine Bay, die er Hold with Hope (Halt an mit Hoffen) nannte. Man muß glauben, daß diese Bay auch auf der Küste von Labrador liegt, obgleich in Hudsons Reise gesagt wird, daß er die Bay Hold with Hope den 19ten Juli entdeckte, und den 25ten erst die Küste von Labrador, welche von ihm den Namen Magna Brittania erhielt; doch wahrscheinlich verstand Hudson unter der Magna Brittania nur den nördlichen Theil der Küste von Labrador, vielleicht nur das im Norden von seiner Bay Hold with Hope liegende Land. Auf Arrowsmiths Karte ist zwar an der Küste von Labrador eine Bay, die einen etwas ähnlichen Namen führt: Bay of Hopes Adrance (Bay der gestiegenen Hoffnung) und weiter nördlich ein Cap des gleichen Namens; aber die Bay Hold with Hope, kommt daselbst nicht vor, so wie die of Hopes Adrance sich weder in Hudsons Journal noch in dem der folgenden Reisen nach der Hudsons-Straße befindet.

Die Inseln welche Hudson Islands of Gods mercy (Gotts Barmherzigkeit-Inseln) nannte, liegen auf Arrowsmiths Karte im 64° der Breite, nach einer Stelle aber in Hudsons Journale muß ihre Breite 62° 9′, und zwar wie es mir scheint, ihre Lage auch östlicher seyn.

Die zwei Caps Diggs und Wolstenholm liegen auf allen Karten die ich kenne, beide an der Küste von Labrador; mir scheint jedoch Ersteres einer eigenen Insel anzugehören, Letzteres aber die N W Spitze von Labrador zu seyn. Forster, Seite 388 sagt: „zwischen dem festen Lande südlich und einer Insel war eine Enge mit einer starken Strömung diese (wahrscheinlich die beiden Caps auf der Insel und am festen Lande) wurden Cap Diggs und Cap Wolstenholm benannt,“ folglich muß eines von diesen Caps sich auf der Insel befinden. Früher wird gemeldet, Seite 386, daß Cap Diggs auf der rechten Seite des Einganges in die Hudsons-Bay, Cap Wolstenholm aber auf der linken Seite liegt, folglich ist es Cap Diggs, das auf einer Insel liegt. Es wird auch oft in den verschiedenen Journalen der Reisen nach der Hudsons-Bay von einer Insel Diggs und von Diggs Inseln gesprochen, und ihre Breite zu 62° 44′ angegeben. Auf keiner Karte habe ich indeß eine Insel Diggs gefunden. James in seiner Beschreibung der Hudsons-Straße, spricht bestimmt von einer Insel Diggs, aber erwähnt nicht des Cap Diggs. Die Hudsons-Straße sagt er, fängt bei der Resolution-Insel an, und endigt sich bei der Insel Diggs; sie ist in einer W N W und O S O Richtung 360 Meilen lang und am Eingange 45 Meilen breit. In der Mitte der Straße hat sie die nämliche Weite, dann dehnt sie sich aber mehr aus, so daß zwischen der Insel Diggs und Cap Charles ihre Breite 60 Meilen beträgt, und

hier liegen die Inseln Nottingham und Salisburg. Man war zu der Zeit da diese Unternehmungen nach der Hudsons-Straße gemacht wurden, nicht so bestimmt in den Benennungen wie jetzt, und es war damals nicht selten der Fall, daß man eine Insel ein Cap, und umgekehrt ein Cap eine Insel nannte, wie das z. B. eben von Capt. James erwähnte Cap Charles, keine Landspitze, sondern eine eigene kleine Insel ist; das von Davis genannte Warwick Foreland ist ebenfalls eine Insel nördlich von der Resolution-Insel, und die Salisbury-Insel in der Hudsons-Straße, wurde von Hudson auf seiner letzten Reise Salisburg-Foreland genannt. Ich glaube daher, daß das Cap Diggs und die Insel Diggs ein und das nämliche ist, folglich liegt Cap Diggs nicht an der Küste von Labrador, sondern ist eine eigene Insel, unweit der bald darauf von Button entdeckten Mansel-Insel. Da Hudson nicht in die Hudsons-Bay segeln konnte ohne die Mansels-Insel zu sehen, so vermuthete ich zuerst, daß sein Cap Diggs die Nordspitze der Insel Mansel seyn müsse; man spricht aber in den Journalen der spätern Reisen so bestimmt von der Insel Mansel und von der Insel Diggs, daß ich meine frühere Meinung zurücknehmen mußte. Ueber die Namen Mansels-Insel und Cap Wolstenholm muß ich noch eine Bemerkung machen. Erstere wird oft Mansfield-Insel, Letzteres Cap Walsingham genannt. Man glaubt vielleicht, daß Mansel eine Zusammenziehung von Mansfield und Wolstenholm eine Verstümmelung von Walsingham sey. Es lebte aber zu Hudsons Zeit ein Admiral Sir Robert Mansel, der in großem Ansehen bei der Englischen Marine stand; ihm zu Ehren wurde wahrscheinlich diese Insel Mansels-Insel genannt. Die Familie Wolstenholm Vater und Sohn, zeichnete sich besonders durch den Eifer aus, mit welchem sie alle Unternehmungen zum Auffinden einer nördlichen Durchfahrt unterstützte; man kann daher wohl annehmen, daß das Cap Wolstenholm den Namen dieser Familie führt.

Im Jahre 1611 entdeckten die Holländer die Insel Jan-Mayen. Sie liegt im 71° der Breite, und ungefähr 8° westlich von Grönland.

1612. Pricket hatte nach seiner Rückkunft in England erzählt, daß während das Schiff auf einer Sandbank in der Nähe der Diggs-Insel festsaß, eine starke Fluth aus Westen dasselbe wieder flott gemacht habe; dieser Umstand, welcher die Möglichkeit einer offenen See nach Westen zugab, so wie auch die Hoffnung, Hudson nebst seinen unglücklichen Gefährten von ihrem Elende zu erlösen, falls sie noch lebten, veranlaßte eine neue Expedition, zu welcher zwei Schiffe ausgerüstet wurden, wovon das eine die Resolution, das andere die Discovery hieß. *) Man gab das Commando dem Capt. Thomas Button; der erste Offizier und Steuermann auf der Resolution, Buttons eigenem Schiffe, hieß Nelson und sein Lootse Hubbart; beide hatten den Ruf sehr geschickte Seeleute zu seyn. Zum Capitain der Discovery wurde Ingram ernannt. Button wurde von mehrern andern erfahrnen Seemännern begleitet, als von Gibbons, von welchem Button in seinem Journale sagt, er habe nie einen bessern Seemann gekannt, und von einem Capt. Hawkridge, von dem sich einige Bemerkungen über diese Reise erhalten haben; auch Abakuk Pricket wurde dem Button mitgegeben, weil er die letzte Reise mit Hudson mitgemacht hatte, und man sich von ihm einigen Nutzen im Betreff der zu suchenden Durchfahrt versprach. Da die Schiffe wahrscheinlich nicht bis zum Winter nach England zurückkehren würden, so versah man sie auf 18 Monate mit Provision.

Button segelte im Jahre 1612 in den ersten Tagen des Mais ab. Er richtete seinen Lauf gerade auf die Hudsons-Straße. Bei der Diggs-Insel hielt er sich 8 Tage auf, und segelte dann west-

*) So hießen auch die Schiffe von Cooks letzter Entdeckungsreise.

lich, wo er das erste von ihm gesehene Land Cary-Swans-Nest nannte. Sein Cours war nun südwestlich nach der Hudsons-Bay, bis er die Westküste in 60° 40′ zu Gesichte bekam. Weil er sich in seinen Hoffnungen betrogen fand, nach Westen fortsegeln zu können, so nannte er dieses Land, Hopes checked (vereitelte Hoffnung.) Er fuhr fort die Westküste der Bay genau zu untersuchen, als er den 13ten August von einem heftigen Sturme überfallen ward, welcher ihn zwang in einen Hafen einzulaufen, wo er auch den Winter über blieb. Dieser Hafen der in 57° 10′ liegt, erhielt den Namen Port Nelson, nach dem ersten Offizier der Resolution, der hier begraben wurde. Das folgende Jahr fuhr Button fort, die Westküste der Hudsons-Bay zu untersuchen welche er Neu-Wallis nannte. *) Einige Inseln südöstlich von Cary-Swans-Nest, erhielten den Namen Mansels-Inseln und eine Bay an der Westseite dieses Landes, Non plus ultra. Die Südspitze von Cary-Swans-Nest nannte Button Cap Southampton **) und ein Vorgebirge an der Ostküste Cap Pembroke. In der Breite von 60° bemerkte man eine sehr starke Strömung und da ihre Richtung einigemal aus Westen nach Osten ging, so erhielt diese Gegend den Namen Hubberts-Hope (Hubberts Hoffnung.) Nach Ellis war Button bis zum 65° der Breite gekommen und kehrte im Herbste des Jahres 1613. zurück, vollkommen von einer NW Durchfahrt überzeugt, ob er sie gleich nicht fand, und auch das Tagebuch seiner Reise nicht durch den Druck bekannt machte.

Im Jahre 1613 entdeckten die Engländer, die auf den Wallfischfang nach Spitzbergen ausgingen, eine Insel, welche sie Hope-Island (Insel der Hoffnung) nannten. Sie ist nicht weit von Spitzbergen, von geringem Umfange und hat eine NO und SW Richtung. ***) In neuern Zeiten scheint sie nicht gesehen worden zu seyn.

1614. Buttons Freund, Verwandter und Begleiter auf seiner letzten Reise, der obenerwähnte Gibbons, unternahm im folgenden Jahre in Capt. Ingrams Schiffe, die Discovery, eine Reise nach der Hudsons-Bay, um Buttons Entdeckungen zu vollenden; sie schlug aber ganz fehl. 1614. In demselben Jahre, wurden Fotherby und der seitdem so berühmte Baffin abgesandt, die Durchfahrt gerade im Norden zu suchen; Fotherby erreichte mit vieler Mühe die nordöstlichste Spitze von Spitzbergen und machte mehrere vergebliche Versuche, weiter nach Norden vorzudringen, aber man fand daselbst ein undurchdringliches Eis, dessen Richtung OS und WN war, genau wie es Tschitschagoff, Phipps und alle glaubwürdige Seefahrer seitdem und auch früher gefunden haben.

1615. Die Discovery, welche nun schon drei Reisen nach dem Norden gemacht hatte, nämlich mit Hudson, Button und Gibbons, wurde im Jahre 1615 abermals zu einer ähnlichen Expedition ausgerüstet. Das Commando derselben erhielt Robert Bylot, der alle die obenerwähnten Reisen der Discovery mitgemacht hatte. Zum Steuermann seines Schiffes wurde William Baffin ernannt, der so eben von einer Reise nach Spitzbergen mit Fortherby zurück gekommen war, auch hatte Baffin schon im Jahre 1607 den Capt. Hall auf seiner dänischen Reise begleitet, so wie auch die Capitaine

*) Und nicht Neu-Süd-Wallis, wie auf allen Karten angedeutet ist. James gab dieser Küste freilich die letztere Benennung, aber erst im Jahre 1631. Das Land um Port Nelson herum, nannte auch Fox Neu-Wallis; es ist bloß dieser letzte Name der richtigere.

**) Das Land dessen südlichem Theile Button den drolligen Namen des Schwans-Nest der Lady Cary, gab, ist, wie es die spätern Untersuchungen von Middleton im Jahre 1742 erwiesen haben, eine Insel. Auf einigen Karten heißt sie Barren oder wüste Insel; auf andern, Insel Southampton, wahrscheinlich weil Button die Südspitze so nannte.

***) Supplemens aux voyages des Capt. Wood et Martens im Recueil des voyages.

Hudson und Button. Die vortreffliche Wahl der beiden Hauptpersonen, berechtigte die Unternehmer der Expedition zu den größten Erwartungen; die Durchfahrt wurde jedoch nicht gefunden. Bylot verließ England den 18ten April. Den 6ten Mai sah er die Küste von Grönland; den 27ten die Insel Resolution, an welcher er einen guten Hafen entdeckte. *) Er segelte weiter in die Hudsons-Straße hinein und erblickte den 8ten Juli die Savage-Inseln, deren Breite er zu 62° 30′ angibt und die 180 Meilen vom Eingange der Straße liegen sollen. In 64° der Breite erhielt eine Insel den Namen Mühlen-Insel (Mill-Island) weil in ihrer Nähe das aus verschiedenen Richtungen zusammenstoßende Eis gleichsam zermahlen wird. (An der Ostküste von Cary-Swans-Nest, nannte Bylot eine Spitze Point Scamorse, weil er viele Wallrosse daselbst fand, und nördlicher in 65° der Breite.) Ein Vorgebirge Cap Comfort oder des Frostes, weil er daselbst einen Strom aus Norden gefunden hatte und ihm dieß Hoffnung zu einer freien See im Norden gab. Nachdem er aber das Cap Comfort doublirt und 35 bis 40 Meilen weiter nach Norden gesegelt hatte, fand er, daß sich das Land nach NOO zu ausdehnte. **) Er gab also nun das weitere Suchen einer Durchfahrt auf und beschloß nach England zurückzukehren. Er nahm seinen Cours zwischen den Inseln Salisburg und Nottingham, ankerte bei der Insel Diggs, um seine Mannschaft ein wenig zu erfrischen, und kam den 9ten September glücklich in England an.

1616. Nach seiner Rückkunft that Bylot den Vorschlag, die nördliche Durchfahrt im Norden der Davis-Straße zu suchen. Der Vorschlag wurde angenommen, und man fertigte ihn dahin im folgenden Jahre in der Discovery ab, welche bereits nun ihre fünfte Reise machte. William Baffin begleitete auch dießmal Bylot als Steuermann. Die Discovery segelte den 26ten Merz 1616 von Gravesand. Den 14ten Mai befand sie sich am Eingange der Davis-Straße. Den 30sten erblickte man das von Davis genannte Hope-Sanderson in 72° 20′: die äußerste nördliche Gränze von Davis Navigation längs der Westküste von Grönland. Den 1ten Juni sah Bylot eine kleine Insel, auf welcher er lauter Weiber fand, ***) und sie daher Womans-Island nannte. Bylot setzte seinen Cours nach Norden fort, fand aber so viel Eis, daß er auf einige Tage in einem Hafen Schutz suchen mußte, um daselbst abzuwarten bis es sich vertheilen würde. Der Hafen in den er einlief, liegt 73° 50′ der Breite und erhielt den Namen Horn-Sound, weil ihm die Einwohner Einhörner oder wie Forster meint Narwhal-Hörner verhandelten. Den 1ten Juli befand er sich in der Breite von 75° 40′ in ei-

---

*) Die Insel Resolution wird als eine einzelne Insel, oft aber auch als aus mehrern Inseln bestehend, angeführt, ich glaube das erstere ist richtig. Der Entdecker dieser Insel ist wahrscheinlich Button, der sie nach seinem Schiffe genannt hat; ich habe indeß keine bestimmte Notiz darüber gefunden. Forster sagt, daß der von Bylot entdeckte Hafen an der West-Seite der Insel liegt; Ellis hingegen an der Nord-Seite.

**) Hier hat sich wohl Bylot geirrt, denn wir wissen aus spätern Reisen und besonders aus der von Middleton, daß die Ostküste der Insel Southampton eine ganz nördliche Richtung bis zu der Straße hat, welche sie vom festen Lande Grönlands trennt.

***) Ellis spricht nur von Einer Insel, Forster von mehrern. Auf Arrowsmiths Karte liegt diese Insel viel südlicher als Sandersons Hope; sie müßte jedoch 25′ nördlicher seyn. Es ist aber Sandersons Hope bei Arrowsmiths um einen Grad nördlicher verzeichnet, als es die Beobachtungen von Bylot und Baffin anzeigen, wozu ich keinen Grund ausfindig machen kann, denn auch Davis hatte die Breite seines Sanderson Hope auf 72° 12′ gesetzt, und ich kenne keinen neuern Seefahrer der diese Küste nach Norden so weit befahren hat.

Nach Capt. Roß liegt die Frauen-Insel in 72° 45′; von Sandersons Hope gibt er die Breite nicht an, auch ist dieses Vorgebirge nicht auf seiner Karte zu finden; allein seinem Journale zufolge liegt es im Süden von der Frauen-Insel. (Note in 1819.)

ner freien See, welche ihm wieder einige Hoffnung gab, den Zweck seiner Reise zu erreichen, die er schon zu verlieren anfing, indem er während seiner Navigation längs der Küste von Grönland die Fluthen höchst unbedeutend und ihre Richtung größtentheils von Süden nach Norden gefunden hatte. Den 3ten doublirte Bylot ein Vorgebirge welches den Namen eines der Haupt-Unternehmer der Expedition Sir Dudley Diggs erhielt; eine Bay nannte Bylot nach einem andern Gönner Wolstenholm-Sound, und in 77° 3′ erhielt eine Bay, der vielen Wallfische wegen die er darin fand, den Namen Whale-Sound (Wallfisch-Bay) *) Zwischen dieser und den von ihm genannten Sir Thomas Smith-Sound, im innersten Theile der Baffins-Bay, jenseit dem 78° der Breite, liegt die Insel Hackluyt. In der Smiths-Bay wurde die Abweichung der Magnetnadel 56° westlich beobachtet, die größte Abweichung welche irgendwo ist beobachtet worden. Nachdem Bylot den nördlichen Theil der Bay untersucht hatte, nahm er jetzt längs der Westküste der Bay seinen Cours nach Süden. Eine Gruppe von kleinen Inseln erhielt den Namen Cary's-Inseln, und zwei geräumige Bayen wurden Alderman Jones-Sound und Lancartes-Sound genannt, die Breite der Letztern wird auf 74° Grad angegeben. **) Den 27ten Juli kam Bylot bis zu den von Davis entdeckten Cumberland-Inseln und hatte folglich die Umschiffung der ganzen Bay vollendet. Er gab nun jede Hoffnung auf, irgendwo noch eine Durchfahrt zu finden und beschloß nach England zurückzukehren. Er lief früher an der Küste von Grönland in eine Bay im 65° 10′ der Breite (Cockin-Sound) ein, um seiner Mannschaft einige Erholung von den Beschwerden dieser Reise zu geben, setzte alsdann seine Reise weiter fort, und kam den 30sten August glücklich in England an. Es ist sonderbar, daß diese große von Bylot mit so vieler Beharrlichkeit und Genauigkeit untersuchte Bay den Namen von Baffin und nicht den von Bylot führt, obgleich dieser Capitain, jener nur Steuermann des Schiffes war. Es ist umsonst, Bylots Namen für diese Bay jetzt zu reclamiren, man hat sich zu sehr an den Namen von Baffin gewöhnt; die Gerechtigkeit erfordert es jedoch, auf den Karten neben Baffins Namen auch den von Bylot zu setzen. Wenn wir selbst annehmen wollen, daß damals, wo es der guten praktischen Seeleute unstreitig eine größere Anzahl gab, als der theoretischen; der Steuermann des Schiffs vielleicht die einzige wissenschaftliche Person war; daß ihm besonders die Führung des Schiffs anvertraut wurde; daß er mehrentheils der Geschichtschreiber der Reise war, und daß bei Entdeckungs-Reisen die Instruction nicht selten an den Piloten oder Steuermann gerichtet war; ***) so behauptete doch auch damals schon der Capitain die erste Stelle auf dem Schiffe und ich sehe keinen Grund, warum man bloß bei Bylot eine Ausnahme will gemacht haben, um so weniger da Bylot selbst ein Mann von der größten Erfahrung und Geschicklichkeit war. Es wundert mich, daß dieser Umstand von keinem früher ist bemerkt worden; so sehr scheint das Recht des Bylot verjährt zu seyn, daß auch kein einziges Wort je zu seinen Gunsten ist geäußert worden.

Die Reise des dänischen Capitain Munck im Jahre 1619 verdient hier auch einen Platz. In Forsters Werke findet sich nur eine kurze Anzeige von dieser unglücklichen Expedition; ich habe aber einen ausführlichen Bericht davon in einem kleinen Werke gefunden, welches zuerst im Jahre 1647 in Paris gedruckt und von einem Siewers im Jahre 1674 ins Deutsche übersetzt worden ist. Der Titel dieser jetzt vielleicht selten gewordenen Schrift ist: Bericht von Grönland, gezogen aus zwei

*) Nach Roß liegt Whale-Sound in 77° 15′.

**) Nach Roß in 74° 19′.

***) Dieß war der Fall mit Baffin, der auch die Geschichte dieser Reise durch den Druck bekannt machte.

Chroniken einer alten isländischen und einer neuen dänischen. Nach der Karte in diesem kleinen Buche besteht der südliche Theil von Grönland aus zwei Inseln, die nördlich, ist von Grönland durch eine Straße getrennt, welche den Namen Platea St. Martini führt. Am Ende des Buchs ist eine kleine Notiz über die Karte; zufolge dieser ist man, in der Verzeichnung des südlichen Grönlands, einer Karte in der Bibliothek des Cardinals Mazarin gefolgt, auf welcher man folgende Bemerkung findet. Haec delineatio facta est per Martinum filium Arnoldi, natum in Hollandia, civitate dicta den Briel, qui bis navigationem ad Insulam dictam, antiquam Grönlandiam instituit, tanquam supremus gubernator annis 1624 et 1625. *)

Der König von Dänemark Christian IV., heißt es in dem obenerwähnten Berichte, gab dem Capt. Munck den Auftrag, durch die Straße und durch das Meer, welches Grönland von Amerika trennt, zu segeln, um den Weg nach Ostindien zu suchen. Zu diesem Behufe wurden zwei Schiffe ausgerüstet, die Equipage des größern Schiffs bestand aus 48 Personen, die des kleinern aus 16. Den 16ten Mai segelte die Expedition ab, den 20sten Juni erblickte man das Cap Farewell; von hier aus nahm er seinen Cours WN nach der Hudsons-Straße, den 8ten Juli entstand ein dicker Nebel, dabei eine so heftige Kälte, daß das Tauwerk mit Eiszapfen überzogen war, und den folgenden Tag war wieder die Hitze so groß, daß die Matrosen ihre Kleider bis aufs Hemd auszogen. Munck segelte dem Berichte zufolge, in die Straße Hudson, von ihm Fretum Christiani genannt, und landete den 17ten Juli auf einer Insel an der Küste von Grönland, auf welcher die Dänen Gemeinschaft mit den Eingebornen hatten und sich gegenseitig Geschenke machten. Die Insel in 61° 20′ der Breite nannte er Reensound, und die Bay in welcher er vor Anker lag, Mancks Hafen. Nachdem er des Königs von Dänemark Namen und Wappen in einen Baum geschnitten hatte, verließ er Reensound den 22ten Juli.

Der Breite nach zu urtheilen, kann diese Insel keine andere seyn als die Insel Resolution, am Eingange der Hudson-Straße und es ist bloß Unkunde des Berichterstatters, daß er das in der Nähe liegende Land Grönland nennt, welches gegen 400 Meilen vom Eingange der Straße Hudson entfernt ist. Mancks Navigation in der Hudsons-Straße war, des vielen Eises und der heftigen Stürme wegen, mit großen Schwierigkeiten und vieler Gefahr verknüpft. Den 28sten Juli ankerte er in einem Canal zwischen zwei Inseln, auf welchem man einige Mineralien fand, und wo er mehrere Tonnen mit Talk füllen ließ. Munck nannte den Canal der vielen Hasen wegen, welche man auf den beiden Inseln sah, Hasensund (Haresound). Er liegt in 62° 20′ der Breite 50 dänische oder 200 kleine Seemeilen von dem Eingange der Straße. Den 9ten August verließ Munck den Hasensund, er nahm seinen Cours nach der Südseite der Straße, und nannte eine Insel welche er in NW sah Schnee-Insel. In 62° 20′ der Breite, veränderte er seinen Cours zu WN, die Straße war hier nur 16 dänische Meilen weit, der Nebel aber oft so dick, daß man kein Land sehen konnte. Munck erreichte endlich die Hudsons-Bay, deren Namen er, wie der Bericht sagt, änderte und ihr zwei für einen gab.

*) So habe ich freilich das südliche Ende von Grönland nirgends abgebildet gefunden. Auf einer Englischen im Jahre 1792 erschienenen Welt-Karte, sieht man eine Straße in der Parallele von Island mit der Bemerkung, daß sie sonst schiffbar gewesen sey; worauf sich die Kenntniß von der frühern Existenz einer solchen Straße gründet, erfährt man aus der Karte nicht.

Den Theil der Bay, der Küste von Labrador am nächsten, nannte er Mare novum, das neue Meer, und den Theil zunächst Grönland Mare Christianum. Es scheint also, daß Munck nicht nur die nördliche Seite der Hudsons-Straße, sondern auch den nördlichen Theil der Bay dieses Namens für Grönland gehalten habe, und daß mehrere Geographen, dadurch, daß Munck nur von den Küsten Grönlands spricht, verleitet worden sind zu glauben, als ob er in der Baffins-Bay gewesen sey. Munck steuerte WNW bis er des vielen Eises wegen genöthigt war, den 9ten September an der westlichen Seite der Hudsons-Bay oder wie der Bericht sagt: an der Seite von Grönland in einen Hafen einzulaufen, in welchem er den Winter zu bleiben beschloß. Dieser Hafen in 63° 20′ der Breite, liegt, Muncks Beschreibung zufolge, an der Mündung am Ausflusse eines Flusses der im October noch nicht zugefroren war; der sich aber nur 1½ Meile tief ins Land erstreckte. Es ist nicht unwahrscheinlich, daß dieser sogenannte Fluß, derjenige Einschnitt ist, welcher auf den Karten den Namen Rankin-Inlet führt. Das angränzende Land nannte Munck Neu-Dänemark. In der Nähe des Winterplatzes traf man keine Einwohner, aber wohl mehrere Kenntzeichen, daß diese Gegend nicht immer so menschenleer sey. Unter andern fand man einen im Quadrat geebneten Platz; auf der einen Seite desselben war ein Hügel von kleinen flachen Steinen errichtet; auf der andern ein über zwei andere Steine gelegter flacher Stein, und auf diesem drei kleine Kohlen kreuzweis, und in der Nähe des Platzes ein hoher breiter Stein, auf welchem man eine mit Klauen und Hörnern gemalte Gestalt abgebildet hatte. Den 20 December Abends um 8 Uhr beobachtete Munck eine Mondfinsterniß, die Beobachtung muß sehr unvollständig in Muncks Bericht angegeben worden seyn, da das Mittel der Finsterniß für den Unterschied der Länge 105 Grad gibt, welches beinahe 10 Grad zu viel ist. Die Kälte während der Winter-Monate, ist dem Berichte zufolge, so heftig gewesen, daß die Erde bis auf 300 und 360 Fuß fror (bei diesen Zahlen findet wohl ein Druckfehler statt), wenn man des Abends aus Versehen etwas Wasser in zinnernen oder kupfernen Gefäßen gelassen hatte, so fand man diese, so weit das Wasser gefroren war, den folgenden Morgen zerbrochen und gespalten. Es konnte nicht fehlen, daß der Skorbut, die Folge eines solchen Klimas und des Mangels an jeder Erquickung, sich einstellte. Einer starb nach dem Andern, gegen dem Frühling verschlimmerte sich diese Krankheit sehr, im Mai war das Elend und die Bösartigkeit des Skorbuts aufs höchste gestiegen. Ein Blutfluß mit den peinlichsten Schmerzen gesellte sich zu der schon ohnehin tödtlichen Krankheit; von den 64 Personen, aus welchen die Equipage der beiden Schiffe bestand, blieben außer dem Capitain nur zwei am Leben. Auch Munck befiel diese Krankheit sehr heftig den 4ten Juni, und er hatte jede Hoffnung zur Wiedergenesung aufgegeben, doch schon nach wenigen Tagen konnte er sein Bett verlassen. Mit dem traurigen Ueberreste seiner Leute embarquirte er sich den 16ten Juli am Bord des kleinern Schiffes nur wenige Hoffnung habend, eine so gefährliche Reise mit zwei Mann glücklich vollenden zu können. Seine Fahrt durch die Hudsons-Straße war besonders mit grosser Gefahr verknüpft, doch erreichte er endlich das offene Meer und umschiffte glücklich den 3ten September das Cap Farewell. Hier bedrohte ihn ein heftiger Sturm der mehrere Tage anhielt, mit dem unvermeidlichen Untergange seines kleinen und schwach bemannten Fahrzeuges, aber auch diesem entkam

*) Auf einer Englischen Welt-Karte findet sich in der Mitte von Labrador ein großer See unter der Benennung: new Sea according to d'Anville, mit einem Ausflusse nach der Hudsons-Bay, und mit einem andern in das Atlantische Meer, vielleicht hat d'Anville Muncks Neue See dadurch andeuten wollen. Nach der Karte, welche dem Berichte von Muncks Reise beigefügt ist, muß man glauben, der südliche Theil von Hudsons-Bay, oder die James-Bay habe den Namen Mare novum bekommen.

er in der That wunderbar, und lief den 21sten September in einen Norwegischen Hafen ein, von wo er glücklich in Kopenhagen anlangte.

Munck, ungeachtet der vielen ihm während dieser Reise zugestoßenen Unglücksfällen, beschloß dennoch eine zweite ähnliche zu unternehmen, und vermochte mehrere reiche Privat-Personen ein Schiff auf ihre Kosten auszurüsten. Kurz vor seinem Absegeln, hatte er über diese Unternehmung eine Unterredung mit dem Könige, in welcher ihm dieser das Unglück seiner ersten Expedition vorwarf, und als Munck vielleicht zu wenig höfisch darauf antwortete, stieß ihm der König mit einem Stocke vor die Brust. Erbittert über diese unkönigliche Behandlung, schloß sich Munck in seinem Zimmer ein, und nahm von dem Augenblicke an keine Nahrung mehr zu sich; er starb den zehnten Tag nach dem unglücklichen Vorfalle . . . . . Es scheint nicht, daß die projectirte Reise Muncks von einem andern ausgeführt worden sey, und so brachte die Brutalität des Königs vielleicht Dänemark um die Ehre einer wichtigen Entdeckung.

Bis zu dem Jahre 1631 wurde kein neuer Versuch gemacht, eine nördliche Durchfahrt zu suchen. Forster erwähnt zwar die eines Capitain Hawkridge, wahrscheinlich der nämliche, welcher die Reise mit Sir Thomas Button gemacht hatte; von dieser Unternehmung ist jedoch kein Bericht vorhanden, so daß man nicht einmal das Jahr bestimmt angeben kann; auch machte Capt. Hawkridge keine neue Entdeckungen, durch welche etwa seine Reise auf einen Platz unter den Entdeckungs-Reisen nach dem Norden hätte Anspruch machen dürfen.

Im Jahre 1631 wurden zwei Reisen nach NW unternommen. Die eine geschah auf Kosten einer Gesellschaft Kaufleute in Bristol. An der Spitze der ersten Expedition stand Luke Fox; Capt. Thomas James commandirte die zweite. Die Londoner und Bristoler Kaufleute waren übereingekommen, gleichen Antheil an der Ehre und an dem Gewinn zu haben, auf den Fall die Durchfahrt durch die eine oder die andere Expedition gefunden werden sollte. Der berühmte Mathematiker Briggs, Sir Thomas Roe, Englischer Gesandter am Schwedischen Hofe, und die Wolstenholms, Vater und Sohn, unterstützten diese Unternehmung durch das Ansehen, in welchem sie ihrer Kenntnisse und ihres Einflusses wegen bei Hofe standen. Der König Carl I. wurde ganz für die Unternehmung gewonnen; Fox und James wurden ihm beide vor ihrer Abreise vorgestellt, sie erhielten aus seinen Händen eine Karte, auf welcher alle frühere Entdeckungen verzeichnet waren; ferner Instructionen und Briefe an den Kaiser von Japan. Der König gab sogar den Londoner Kaufleuten zu ihrer Expedition ein Schiff der königlichen Marine. Es hieß Charles, von 80 Tonnen Größe; es wurde auf 18 Monate verproviantirt, und mit allem reichlich versehen; die Equipage bestand aus 20 Matrosen und 2 Schiffsjungen. Fox segelte den 8ten Mai von Yarmouth. Den 22ten befand er sich am Eingange der Hudsons-Straße, er zählte deutlich vier von Sir Thomas Buttons Inseln, welche Fox für identisch mit dem Cap Chidley hält. *) Den 15ten Juni sah er die Inseln Salisbury und Nottingham; bei letzterer Insel fand er die Polhöhe 63° 12′. Fox machte hier die Bemerkung, daß die Inseln Resolution, Salisbury und Nottingham, alle drei hoch an der Ostseite nach dem Eingange der Hudsons-Straße, und niedrig nach Westen sind, welches Forster dem Umstande zuschreibt, daß zu der Zeit als die See gewaltsam in die Hudsons-Bay einbrach, und diese Inseln vom festen Lande abriß, sie von

*) Ich habe nirgends gefunden wer diesen Inseln den Namen von Button gegeben hat, sie liegen in der Nähe von Cap Chidley.

Osten und Südosten hinein gestürzt sey, und die Erde nach Westen zu hingespühlt habe. (Forster, Seite 418). An demselben Tage (15ten Juni) sah Fox Cap Pembrock und den 27ten benannte er eine Insel nahe am Lande an der Westküste von Hudsons-Bay in 64° 10′ der Breite, Sir Thomas Roe Welcome. Fox muß sich in seinem Berichte hier nicht deutlich ausgedrückt haben, denn unter Roes Welcome wird einigemal eine Bay an der Westküste von Cary-Swans-Nest verstanden, allgemeiner aber die große Bay oder Meerenge zwischen der Insel Southampton und dem gegenüber liegenden Lande, welche den nordwestlichen Theil der Hudsons-Bay ausmacht. Auch scheint Fox selbst unter Sir Thomas Roes Welcome weder eine Insel noch eine kleine Bay verstanden zu haben, denn er sagt am Ende seiner Reise, daß wenn ja noch eine Durchfahrt irgendwo zu finden möglich sey, sie nothwendig in S. T. R. Welcome seyn müsse, so wie sie hier auch in der That von Middleton und Ellis im 18ten Jahrhundert gesucht worden ist. Den 28sten Juni kam Fox zu einer Insel die er Brook Ibbham nannte, (nach Ellis in 62° 55′) eine Benennung, die seitdem einer andern: Marble Island, hat Platz machen müssen. Fox segelte nun längs der Westküste des festen Landes, worunter man wahrscheinlich das Cary-Swans-Nest zu verstehen hat; hier wurde eine Insel Dun Fox benannt, die man nicht mehr auf den Karten sieht, und den 31sten in 62° 5′ erhielt eine Gruppe von Inseln den Namen Briggs Mathematik. *) Die Westküste von Cary-Swans-Nest, die Fox wohl nicht bis zu ihrer nördlichsten Spitze untersucht hat, beschreibt er als niedrig, hie und da mit einem Sandhügel, nicht unähnlich den Holländischen Küsten. Den 9ten August beschloß Fox, in Port Nelson einzulaufen; das Land in der Nähe dieses Hafens, erhielt von ihm den Namen Neu Wales. Den 20sten verließ er Port Nelson und nahm einen südöstlichen Cours längs der SW Küste von Hudsons-Bay. Den 29sten sprach er Capt. James; den 2ten September sah er das Cap welches von James einen Tag später den Namen Henrietta Maria erhielt, von ihm aber Wolstenholm Ultimum Vale benannt wurde. Von diesem Vorgebirge nimmt die Küste eine ganz südliche Richtung und bildet mit dem gegenüberliegenden Cap Jones die sogenannte James-Bay, eine nicht richtige Benennung, da vor James sie schon Hudson befahren, und wahrscheinlich im Innern dieser Bay den Winter zugebracht hatte. Jetzt beschloß Fox, seine Untersuchungen östlich von Cary-Swans-Nest anzustellen. Den 8ten sah er Cap Pembroke, bald darauf Scamorse-point, und den 15ten die Mill-Inseln. Den 18ten nannte er ein Cap in 64° 46′ der Breite, King Charles Promontory und ein anderes in 65° 23′ Cap der Königin Maria. Nordwestlich von dem Vorgebirge des Königs Carls, entdeckte er drei Inseln, welche ein gleichseitiges Dreieck bilden, er nannte sie nach den Brüdern von Trinity-House, Trinity-Inseln. Eine Insel, die etwas westlicher liegt, erhielt den Namen seines Freundes Walter Cook, und ein Vorgebirge nördlich von Cap Mary, welches große Aehnlichkeit mit Cap Portland im Englischen Canal hatte, den des Lord Westons Portland. Fox verfolgte die Küste weiter nach Norden, bis sie eine SO Richtung nahm. Die äußerste nördliche Spitze derselben nannte er Fox Farthert. Sie liegt in 67° 20′ N. B. 76° westlicher Länge. Forster wünscht, daß das Land, von welchem Fox die westliche Küste bis Fox's Farthert untersuchte, Fox's-Insel genannt werden möge; auf einigen Karten findet sich auch dieser Name, allein es frägt sich, ob es wirklich eine Insel sey und ob sie nicht mit der Insel Good-Fortune zusammenhängt, die freilich selbst

*) Ist die Breite von 62° 5′ richtig, so müssen die Inseln, Briggs Mathematiks in der Nähe von Cap Southampton liegen; von den Karten sind diese Inseln verschwunden.

von einigen Karten verschwunden ist. Es wäre wohl zu wünschen, daß nun, wo man diese Gegenden wahrscheinlich nicht mehr besuchen wird, um irgendwo eine Verbindung mit dem nördlichen Theile des großen Oceans zu suchen, eine Reise bloß in geographischer Hinsicht dahin unternommen werden möge, denn die Lage der Länder, welche die Hudson-, Cumberland- und Forbisher-Straßen bilden, so wie die Cumberland-Inseln und die ganze Südwest-Seite der Baffins-Bay ist nichts weniger als genau bekannt, und es möchte, wie ich die Erfahrung gemacht habe, vielleicht unmöglich seyn, aus den Berichten der frühern Reisenden einige befriedigende Resultate über die wahre Lage der von ihnen entdeckten Länder zu abstrahiren. Von Fox's Farthert trat Fox seine Rückreise nach England an, wo er den 31sten October ankam. Er machte die Geschichte dieser Reise bald nach seiner Rückkunft durch den Druck bekannt, er vertheidigte darin mit großer Zuversicht die Existenz einer NW Durchfahrt, er behauptete sogar, daß sie von bedeutender Weite und in einem gemäßigten Clima liegen müsse, indem er die Erfahrung gemacht habe, daß je weiter man nach Norden komme, desto wärmer werde es, und desto weniger Eis sey zu finden.

Capt. James segelte den 3ten Mai des nämlichen Jahrs von Bristol in der Henrietta Maria, einem Schiffe von 70 Tonnen. Seine Equipage bestand aus 19 Matrosen und 2 Schiffsjungen; Proviant hatte er auf 18 Monate an Bord genommen. Den 4ten Juni sah James die Küste von Grönland, den 17ten befand er sich bei der Resolution-Insel, deren Südspitze James zu 61° 20′ bestimmt, den 22sten landete er auf dieser Insel an einer Stelle, welche er den Hafen der göttlichen Vorsehung nannte (Harbour of God's Providence.) Den 5ten Juli in 63° 15′ der Breite, fand er überall so viel Eis, daß er für dieses Jahr alle Hoffnung aufgab, weiter nach Norden zu kommen. Den 16ten Juli nahm er seinen Cours WSW auf die Insel Mansell, und dann wieder NW, um die westliche Küste der Hudsons-Bay im 63° zu erreichen. Auf dieser Fahrt hatte er viel vom Eise auszustehen. Den 20sten August sah man Land in der Nähe von Port Nelson. James nannte diese Küste Neu-South-Wales. Den 3ten segelte er in die James-Bay. Den 8ten September nannte er eine Insel in 53° 5′ N Lord Westons-Insel, sie liegt 45 Meilen von der Westküste der James-Bay und ist ungefähr 25 Meilen lang. Den 12ten lief das Schiff durch Nachlässigkeit des Wachthabenden Officiers, in der Nähe einer Insel auf ein Felsenriff und befand sich in der größten Gefahr; es wurde jedoch durch große Anstrengungen der Schiffsmannschaft gerettet, daher die Insel den Namen Gottes Gnade (God's favour) erhielt. Den 19ten ankerte James bei einer Insel, welcher er den Namen des Grafen von Bristol gab, sie war unbewohnt, und es fand sich auf ihr weder frisches Wasser noch irgend ein lebendiges Wesen. Eine eben so wüste Insel, umgeben von Felsen und Sandbänken in 52° 10′ der Breite, erhielt den Namen Sir Thomas Roe's Island, und eine dritte SSO von dieser, in einer Entfernung von 12 Meilen, den des Lord Danbigh; eine vierte nannte er Carys-Island. Auf allen diesen Inseln war es unmöglich, aus Mangel eines nur erträglichen Hafens, den Winter zuzubringen; endlich fand er einen sichern Hafen auf einer Insel, welche den Namen Charleton-Isl. bekam, und hier blieb er den Winter über. James hat in seiner Reisebeschreibung das Ungemach das er hier während des Winters erlitt, mit vielem Detail beschrieben, und manchen merkwürdigen Umstand über die Wirkungen der Kälte angeführt. Es war erst den 2ten Juli des folgenden Jahres, als er in See gehen und den 22ten ehe er das Cap Henrietta Maria erreichen konnte. Den 22ten August sah er das Cary-Swans-Nest und von hier nahm er seinen Cours nordöstlich; den 24sten befand er sich in 63° 30′ der Breite; er segelte NO und dann NW bis zum 26sten August, wo das Eis und der schlechte

Zustand des Schiffs ihn zwang, seine fernere Untersuchungen aufzugeben; James rechnete sich NWW von der Nottingham-Insel in 65° 30′ der Breite. Den 3ten September erreichte er die Insel Resolution und nach einer sehr stürmischen Fahrt, kam er den 2ten October in England an.

James Reisebeschreibung, welche zu den bessern gehört, erschien auf besondern Befehl des Königs Carls I. im Jahre 1633 in 4. In Churchhills Sammlung von Reisen wurde sie 1732 zum zweitenmal gedruckt; eine Octav-Edition, die aber sehr fehlerhaft seyn soll, erschien im Jahre 1740 und in Clerk's Naufragia ist sie zum viertenmale abgedruckt worden. *)

In das Jahr 1643 fällt die bekannte Holländische Expedition der Schiffe Castricum und Breskes, commandirt von den Capitains Vriez und Scharp. Der Zweck dieser Reise soll gewesen seyn von Indien aus die nördliche Durchfahrt zu suchen. Den 3ten Februar liefen sie aus dem Hafen der Insel Ternate aus, sie kamen jedoch nicht weiter als bis Jesso und zu den südlichen Kurilen. Adelung und Forster sagen in den Berichten, die sie in ihren Werken von diesen Reisen geben, daß, da sich die Schiffe Breskes und Castricum an der Küste von Japan getrennt, ersteres Schiff durch die Meerenge von Sangar zwischen Japan und Jesso gesegelt sey. Dieß ist aber bestimmt nicht der Fall gewesen, wie sich's leicht beweisen läßt.

Im Jahre 1668 wurde Capt. Gillam nach der Hudsons-Bay auf Entdeckungen ausgeschickt. Er hatte zwei Franzosen mit sich Groiseleiz und Rattison, welche früher eine Expedition zu Lande aus Canada nach Port und Fluß Nelson, (bey den Franzosen Bourbon genannt) und bald darauf auch aus Quebeck eine zur See dahin gemacht hatten; während dieser Letztern nahmen die Franzosen Besitz von der Englischen Niederlassung in Port Nelson. Groiseleiz hoffte mit großer Gewißheit eine Verbindung zwischen der Hudsons-Bay und der Südsee, vermittelst Flüsse und Seen zu finden, und er that alles um die französische Regierung zu einem Versuche zu vermögen, diese Verbindung zu erforschen, sie nahm jedoch keine Notiz davon und betrachtete die Vorschläge der Canadischen Entdecker als Chimäre. Dieß war nicht der Fall mit den Engländern. Der Englische Gesandte in Paris engagirte die Herren Groiseleiz und Rattison für England, und sandte sie dahin ab, mit dringenden Empfehlungen an den Prinzen Rupert, den großen Beschützer und Beförderer aller Unternehmungen. Man rüstete sogleich ein königliches Schiff, den Nonsuch aus, und Capt. Gillam erhielt den Auftrag, die Franzosen nach der Hudsons-Bay zu führen. Wenn gleich auf dieser Reise die gewünschte Durchfahrt nicht gefunden, auch keine Entdeckungen gemacht wurden, so ist sie doch in sofern sehr merkwürdig, als sie den Grund zu der Hudsons-Compagnie legte, ein Handelszweig, der für England äußerst wichtig, und für die Theilnehmer weit vortheilhafter gewesen ist, als jede andre Handels-Speculation; noch bis auf diese Stunde genießen die Actionaire sehr große Vortheile.

Im Jahre 1676 unternahm der Capt. Wood, ein Seemann von großer Erfahrung, der das Auffinden einer nördlichen Durchfahrt zum besondern Gegenstande seines Studiums gemacht hatte, eine Entdeckungs-Reise nach Norden. Nachdem die wiederholten Versuche, einen Weg nach Indien in NW zu finden, fehlgeschlagen waren, wollte man nun nach einer Pause von mehrern Jahren, d. i. seit der

*) James stellt auf seiner Reise fleißig Beobachtungen für die Abweichung der Magnetnadel an: 90 Meilen westlich von Irland fand er sie 3° östlich; im 57° der Breite 930 Meilen WNW von Blasques (ich vermuthe, das unter Blasques die Blasquet-Inseln an der Küste von Irland verstanden sind,) betrug sie 9° W. In 59° 15′ N, 120 Meilen östlich von Cap Farewell: 14° 45′ W. und in der Nähe der Resolution-Insel 16° westlich.

Reise des berühmten Hudson im Jahre 1608, die Durchfahrt zwischen Nova-Zemlia und Spitzbergen suchen. Es wurden zwei Schiffe zu dieser Expedition ausgerüstet. Das Schiff von Capt. Wood hieß Speedwell, und gehörte dem Könige, das andere Schiff, welches von Capt. Flawes commandirt wurde, und von einer Gesellschaft Privatleute, an deren Spitze der Herzog von York stand, zu dieser Expedition gekauft worden war, hieß Prosper. Diese Unternehmung mißlang ebenfalls, überdem war sie auch sehr unglücklich; denn Wood verlor sein Schiff an der Küste von Nova-Zemlia, und nur mit Mühe konnte er sich mit seiner Mannschaft ans Land retten, von wo sie Capt. Flawes auf sein Schiff aufnahm. Die Spitze, in deren Nähe das Schiff scheiterte, nannte Wood Cap Speedwell, ihre Breite gibt er auf 74° 40′ und ihre Länge auf 63° östlich von London an. Forster bemerkt, daß die Breite dieses Caps 77° 40′ und die Länge 67° seyn müsse, weil nach Wood's Karte diese Spitze die nämliche seyn müsse, welche auf den Holländischen Küsten Troost Hook heißt. Untersucht man jedoch das Journal von Wood, in welchem täglich die Breite des Schiffs angegeben ist, so wird man sich überzeugen, daß in der von ihm angegebenen Breite des Cap Speedwell kein bedeutender Fehler seyn könne. Wood war nie höher nach Norden als bis 74° 50′ gekommen, und dieß zwar nach einer sehr guten Beobachtung den 24sten Juni. Bis zum 29sten Juni, an welchem Tage das Schiff scheiterte, war Wood fast immer in der nämlichen Breite geblieben, auch läßt es sich nicht annehmen, daß die in seinem Journale angeführten Breitenbestimmungen alle falsch seyn sollten. Was die Länge des Cap Speedwell betrifft, so läßt sich diese freilich nicht so genau angeben, indem die Westküste von Nova-Zemlia auf den Karten sehr verschieden verzeichnet ist, auf jeden Fall ist sie geringer als 63°. Auf Arrowsmiths Karte findet man in der Breite 74° 40′ die Westspitze von Nova-Zemlia, Westhook, dessen Länge 50° ist, und auf einer Englischen Welt-Karte welche ich, was die nördlichen Polar-Länder betrifft, für sehr gut halte, ist in der Breite von 74° 40′ ein Cap Swarten-Hook in 56° der Länge; es scheint mir, daß das West-Hook auf Arrowsmiths Karte das Cap Speedwell des Capt. Wood seyn müsse. Nachdem sich Capt. Wood an Bord des Prospers gerettet hatte, verließ er den 9ten Juli die Eisküsten von Nova-Zemlia und nahm seinen Cours nach Westen. Den 22sten Juli rechnete er sich in der Nähe der Bären-Insel, von wo er seinen Lauf S W und dann Süd nach den Englischen Küsten zu richtete. Den 11ten August erblickte man die Orkaden, und den 23sten lief der Prosper in die Themse ein. Diese Reise war im 17ten Jahrhundert die letzte nach dem Nordpol.

Reisen nach dem Nordpol,

im achtzehnten Jahrhundert.

Es verfloß eine geraume Zeit ehe man die Versuche einer nördlichen Durchfahrt nach den Indischen Gewässern erneuerte. Erst in der Mitte des 18ten Jahrhunderts schien der Geist für die Reisen nach dem Nordpol wieder aufzuleben, und zwar geschah dieses in England, wo der Handel einen Schwung genommen hatte, den der unternehmende Geist seiner Einwohner, ihre Industrie und die glückliche Constitution des Landes in einer von keiner andern Nation erreichten Höhe erhielt, und noch erhält; für eine große handelnde Nation mußte ein kürzerer Weg nach Indien und China von der äußersten Wichtigkeit seyn. Im Jahre 1741 und 1746 wurden zwei Expeditionen unternommen, welche wohl für die

Möglichkeit oder Unmöglichkeit, eine Durchfahrt in N W zu finden, entscheidend waren; jedoch verdienen ein paar frühere Reisen, weil sie als Einleitung zu den Reisen des Capt. Middleton und Moor angesehen werden können, noch einige Erwähnung.

Im Jahre 1719 wurden die Capitaine Knight und Barlow von der Hudsons-Bay-Compagnie auf Entdeckungen nach dem nördlichen Theile der Hudsons-Bay ausgeschickt; von diesen Schiffen erfuhr man aber seit ihrer Abreise gar nichts und wahrscheinlich gingen sie im Eis unter. Theils um die Equipagen der beiden Schiffe aufzusuchen, falls sie sich von den verunglückten Schiffen sollten gerettet haben, theils auch um Entdeckungen in der Hudsons-Bay zu machen, die vielleicht die Möglichkeit einer nördlichen Durchfahrt erweisen würden, wurde im Jahre 1772 ein Schiff unter dem Befehle des Capt. Scroggs ausgeschickt. Den 22ten Juni segelte er aus dem Churchhill-Flusse, einem englischen Etablissement an der Westküste der Hudsons-Bay im 59° der Breite. Den 9ten Juli ankerte er in einer Bay, 9 Meilen von der nächsten ihm in Norden liegenden Bay, in einer Tiefe von 12 Faden. Eine Spitze in ONO nannte er Whale bone Point (Fischbein-Spitze) und die südlichste einiger Inseln in SSW und SWS erhielt den Namen Cap Fullerton. In Westen war hohes Land zu sehen. Scroggs rechnete sich in 64° 56′ der Breite. Nach der Aussage einiger Eingebornen, die er am Bord hatte, befand sich das Schiff in einer Bay, vor welcher eine Barre oder Sandbank liegt, nach andern Nachrichten aber war das Schiff noch 30 Meilen von der Barre; auch Scroggs eigene Leute, die er ans Land geschickt hatte, behaupteten, keine Gefahr oder irgend ein Hinderniß weiter nach Norden zu gehen, wahrgenommen zu haben, auch Eis war nicht zu sehen, demungeachtet segelte Scroggs, ohne weitere Untersuchungen anzustellen, aus der Bay, und kehrte nach England zurück. Den 15ten Juli heißt es bei Ellis, durchschnitt Scroggs den Welcome in 64° 15′. In 64° 8′ sah man viele Wallfische, und die Sonden zeigten von 40 zu 70 Faden. Obgleich in den Berichten von Scroggs gesagt worden ist, daß er im Welcome gewesen sey, und die Breite an drei verschiedenen Tagen größer als 64° angegeben wird, so behauptet doch Forster, Scroggs sey nicht in dem Welcome, sondern in einer Bay, die auf den Karten den Namen Rankins-Inlet führt, gewesen. Die Marble Insel, sagt er, liegt in der Mündung dieser Bay, und man kann sie daher gar nicht verkennen. Aber die Marble Insel liegt beinahe 2° südlicher, auch ist es nicht gesagt, daß Scroggs in der Mündung der Bay eine Insel gesehen habe: es ist die Rede von mehrern Inseln. Man darf daher wohl annehmen, daß südlich von Cap Dobbs, in der von Scroggs angegeben Breite, eine Bay mit mehrern Inseln in SSW von ihr, liegt. Tief kann die Bay nicht seyn; denn in der Breite von 65° ist der Welcome überhaupt nur 30 bis 35 Meilen weit, folglich würde man bei den spätern Untersuchungen dieser Küste von einer tief ins Land gehenden Bay wohl Notiz genommen haben; aber auch nach Scroggs eigenem Berichte ist man nicht berechtigt zu glauben, daß er in einer so tiefen Bay, wie die von Rankins-Inlet ist, geankert haben sollte.

Ich kann nicht umhin, eines Vorschlags zu erwähnen, den man zu dieser Zeit machte, um Rußland zur Aufsuchung einer nördlichen Passage zu vermögen. Das Project wurde freilich nicht ausgeführt, es verdient jedoch der Vergessenheit entrissen zu werden. Im Jahre 1732 wandte sich ein Engländer an den Russischen Gesandten in London, den Fürsten Kantemir, mit dem Vorschlage von Archangel aus über Nova-Zemlia einen kürzern Weg nach Indien ausfindig zu machen; er schildert in seinem Plane mit lebhaften Farben den unendlichen Gewinn den Rußland haben würde, wenn es unmittelbar Theil an dem Handel mit den orientalischen Ländern und Inseln, als China, Japan, den

Philippinen und Moluken und mit der Küste von Amerika nehmen dürfte; er hält es daher wohl des Versuches werth, den kürzesten Weg nach diesen Ländern aufzusuchen, von welchem er übrigens mit Gewißheit hofft, daß er gefunden werden könne. In diesem Plane, welcher sehr gut geschrieben ist, sagt er unter anderm: daß, da die Dänen im Besitze des Schlüssels der Ostsee sind, so müsse man, um unabhängig von ihnen zu seyn, Archangel zum wichtigsten Orte Rußlands machen; Archangel sey überdem sehr gut gelegen, um den Wallfischfang von dort zu führen, man müsse daher diesen Zweig der National-Industrie ja nicht vernachlässigen, wobei er besonders auf die vortreffliche Schule ein großes Gewicht legt, welche eine solche Navigation für die russischen Matrosen seyn würde. Aus der Depesche des Fürsten Kantemir sieht man, daß er die vortheilhafteste Meinung von dem Engländer gehabt habe; er schildert ihn als einen Mann, welcher für Rußland von großem Nutzen seyn könnte, und empfiehlt ihn der Kaiserin aufs angelegentlichste. Er meldet ferner der Kaiserin, daß er ihm einen Paß nach Rußland geben werde, wohin der Engländer auf eigene Kosten reisen wolle, so wie er überhaupt auf keine Schadloshaltung Anspruch mache, bis seine Vorschläge von einer Commission geprüft wären; auf den Fall aber, daß man sie vortheilhaft für Rußland hielte und ihm die Ausführung übertragen würde, verlange er die Summe von 12000 L. Sterling. In der That eine sehr mäßige Belohnung, wenn sie auch nur für die Vortheile gewesen wäre, welche Rußland durch Errichtung eines Wallfischfangs erlangt hätte, geschweige denn für die Leitung einer so beschwerlichen Reise, als die einer Polar-Reise seyn mußte. Den Namen dieses unternehmenden und allem Anscheine nach geschickten Engländers erfährt man aus der Depesche des russischen Gesandten nicht, weil er ihn gebeten hatte seinen Namen zu verschweigen. Man muß es sehr bedauern, daß Rußland von diesem Manne keinen Nutzen gezogen hat. Erst 40 Jahre später wurde der freilich vergebliche Versuch gemacht, einen kürzern Weg nach Indien zu finden, die Ehre jedoch einen solchen Versuch damals gemacht zu haben, wäre der Russischen Marine verblieben. *)

Es war bald darauf, daß in England Arthur Dobbs auftrat, der leidenschaftlich die Existenz einer NW Durchfahrt vertheidigte, und alles aufbot, sie aufgesucht zu wissen. Schon im Jahre 1737 gelang es ihm, die Hudsonsbay-Compagnie zu bewegen, zwei Schiffe zu diesem Behufe auszurüsten. Diese kamen jedoch zurück, ohne eine Entdeckung oder irgend nur eine nützliche Beobachtung oder Bemerkung gemacht zu haben, auch waren sie nur bis 62° 30′ gekommen. Dobbs hielt die Compagnie in Verdacht, daß sie Schuld an dem gänzlichen Mißlingen der Expedition sey, indem wohl die Existenz einer nordwestlichen Durchfahrt dem Interesse dieser Handlungs-Gesellschaft zuwider seyn würde. Er wandte sich daher an die Regierung, welche auch zwei Schiffe zu der verlangten Unternehmung ausrüsten ließ: den Furnace und die Discovery. Ersteres Schiff commandirte der Capt. Christoph Middleton, ein sehr guter Seemann, der während seines Dienstes bei der Hudsonsbay-Compagnie eine genaue Kenntniß der Hudsons-Bay erlangt hatte, und selbst die größte Hoffnung hegte, daß die Passage gefunden werden würde. Der Capt. der Discovery hieß William Moor. Beide Schiffe segelten im Jahre 1741 nach der Hudsons-Bay, winterten im Churchhill-Flusse, und traten am 1ten Juli des folgenden Jahres von dort ihre Entdeckungs-Reise an. Den 3ten sah man 3 Inseln, deren Breite zu

*) Ich verdanke obige Nachricht dem Herrn Reichskanzler Grafen Romanzoff, so wie der Bereitwilligkeit des Herrn Archivarius der auswärtigen Angelegenheiten, Herrn Bantisch Kamenskoy in Moskau, dieses Document mir sogleich mitgetheilt zu haben.

61° 40′ bestimmt wurde, und den 4ten in 63° N und 93° 40′ W. die Insel Brook Cobham, *) diese Insel ist ungefähr 20 Meilen lang und 9 Meilen breit; ihre Entfernung vom nächsten Lande beträgt 9 Meilen. Den 10ten fand Middleton die Weite von Sir Thomas Roes Welcome von 45 bis 55 Meilen, und in der Breite von 64° 51′ betrug sie von 30 bis 35 Meilen, die gegenüber liegende östliche Küste der Welcome (Cary-Swans-Nest) war flach. An der westlichen Seite wurde ein hervorragendes Cap, Dobbs genannt. Nordwestlich von diesem Cap zeigte sich ein tiefer Einschnitt, den man zuerst für einen Fluß hielt und Wager-Fluß nannte. Die Weite des Einschnitts betrug auf einer Strecke von 5 Meilen, 8 Meilen; 12 Meilen höher über 20 Meilen. Die Mündung dieses Einschnitts liegt in 65° 23′ N und 88° 37′ der Länge. Middleton ankerte zuerst an der Nordseite in 34 Faden, alsdann höher in einer kleinen Bay, welche er Savags-Sound nannte; eine andere Bay noch nördlicher in 65° 50′ erhielt den Namen Deer-Sound. Die Böte der Schiffe erforschten den Wager-Fluß, oder wie er seitdem genannt wurde: die Wager-Bay noch 30 Meilen höher. Den 4ten August segelte Middleton aus der Bay, nachdem er sie so weit untersucht hatte, als es das Eis erlaubte und richtete von hier seinen Lauf nordwärts. Den 5ten befand er sich in 66° 14′ und 86° 28′ W. in einer 25 bis 30 Meilen weiten Meerenge, von welcher die östliche Seite aus flachem niedrigen Lande bestand. Den 6ten sah man an der NW Küste ein Vorgebirge, von welchem das Land eine Richtung nach NW nahm; in der Hoffnung, daß dieses Vorgebirge die Nordspitze von Amerika sey, benannte man es Cap Hope. Während der Nacht bahnte man sich durch das Eis einen Weg gerade nach Norden von Cap Hope, fand sich aber am folgenden Morgen sehr in seinen Hoffnungen getäuscht. Das überall von Westen nach Osten liegende Land überzeugte Capt. Middleton, daß hier keine Durchfahrt möglich sey, und daß er sich in einer Bay befände deren nördlichstes Ende 18 bis 20 Meilen breit ist. Sie erhielt den Namen Repulse-Bay (zurückweisende Bay). Im Osten sah man eine mit Eis angefüllte Meerenge, welche das Land Cary-Swans-Nest oder die Insel Southampton von dem an die nördlichen und östlichen Küsten der Repulse-Bay stoßenden Lande trennt. Ehe Middleton aus der Bay wieder heraus segelte, ging er ans Land an das östliche Ufer der Repulse-Bay, welches er als sehr gebirgig beschreibt, und bestieg den höchsten Berg daselbst, von wo er nicht nur die Eis-Straße sondern auch das Meer jenseits derselben übersehen konnte. Die Straße ist 12 bis 20 Meilen breit, und ungefähr 50 Meilen lang, ihre Richtung zuerst SO dann Süd; sie ist mit mehrern größern und kleinern Inseln angefüllt; 50 bis 60 Meilen genau in Süden von seinem Standpunkte sah er sehr hohes Land, welches seine Richtung nach Cap Comfort zu nehmen schien. Middleton untersuchte nun noch die Westseite der Welcome bis zur Insel Brook Cobham, und den 13ten August trat er von dort seine Rückreise nach England an.

Dobbs war mit dem Resultate dieser Reise höchst unzufrieden; es entstand ein Federkrieg zwischen ihm und Middleton, in welchem Dobbs den Sieg davon trug. Er bestand nun auf eine zweite Expedition, die auch im Jahre 1746 vor sich ging. Die Regierung bestimmte überdem durch eine Parlaments-Acte, eine Belohnung von 20000 L. Sterling für denjenigen, der die wichtige Entdeckung vollenden würde. Eine Gesellschaft von Privatleuten beschloß, die Kosten zu der zweiten Dobbsschen Unternehmung herzugeben, und schoß in Actien von 100 L. 10000 L. zusammen. Mit dieser Summe wurden zwei Schiffe gekauft, die Dobs Galley von 180 Tonnen, und die California von 140

*) Ellis bestimmte die Lage dieser Insel zu 62° 55′ N und 92° W.

Tonnen; Capt. William Moor erhielt das Commando des ersten Schiffs, Capt. Francis Smith das der California. Der Geschichtschreiber dieser Reise Henry Ellis, ging als Agent der Commitée der Gesellschaft mit, überdem war ihm aufgetragen, physikalische Beobachtungen anzustellen, und von den Küsten genaue Karten zu verfertigen. Das Letztere hat er schlecht erfüllt; denn bei seinem Buche befindet sich nur eine einzige Karte nach einem sehr kleinen Maaßstabe, und in vielen Stücken unrichtig.

Die Expedition segelte den 27ten Mai 1746 von Yarmouth. Den 8ten Juli sah man die Resolution-Inseln am Eingange der Hudsons-Straße. In der Nähe der Savage-Inseln kamen mehrere Esquimeaux an Bord der Schiffe. Den 19ten sah man 20 Meilen in Süden die Insel Cap Charles. Den 30ten befand man sich bei der Insel Salisbury am westlichen Ende der Hudsons-Straße. Den 2ten August wurde das Cap Diggs und den 4ten die Insel Mansel doublirt. Den 11ten erreichten die Schiffe die Westküste der Hudsons-Bay in 64° der Breite, und den 19ten die Insel Brook Cobham oder Marble Island. Hier wurde beschlossen, die genaue Untersuchung von Sir Thomas Roes Welcome bis zum folgenden Sommer zu verschieben, und den Winter im Port Nelson zuzubringen. Der Lauf der Schiffe wurde diesem Beschluß zufolge nach dem Flusse dieses Namens gerichtet, wo sie den 26ten glücklich ankamen. Ellis bestimmte die Breite von Fort York zu 57° 20′ N und die Länge aus einer von ihm daselbst beobachteten Mondfinsterniß 93° 58′. Den 9ten Juni des folgenden Jahres verließen die Schiffe ihren Winter-Aufenthalt und segelten den 22ten aus dem Flusse. Den 30ten Juni sah man Centry-Isl in 61° 40′; den 2ten Juli Knights Isl in 62° 2′. Man segelte mehrere Inseln vorbei, als Merry's, Jones und Sir Biby's Isl, welche alle wüste und felsigt sind. Letztere Insel liegt von dem Eingange der Nevils-Bay in einer Entfernung von 15 Meilen. In 62° 47′ wurde ein Einschnitt Corbets-Inlet genannt. Das Cap Jalabett bestimmte er zu 63° 15′ das Cap Fullerton zu 64° 15′ und ein von ihm sogenanntes Cap Frey zu 64° 32′. Man machte die Entdeckung eines andern großen Einschnitts, welcher bei seinem Anfange eine Breite von 9 bis 12 Meilen hatte, sich dann mehr und mehr ausdehnte, und 24 Meilen vom Eingange über 20 Meilen breit war, nachher aber wieder abnahm. Seine Richtung war zuerst NNW und dann ganz westlich. Ellis gibt dieser Bay den Namen Chesterfield Inlet; sie wird aber auch Bowders Inlet genannt. Sie wurde nicht ganz bis an das Ende untersucht, folglich schien es wenigstens damals nicht unmöglich, daß hier die NW Durchfahrt noch zu finden seyn könnte. Ellis selbst war dieser Meinung, und es ist wirklich merkwürdig, daß man diese Bay nicht genauer untersuchte, ehe man nach der Wager-Bay segelte. Den 29sten kamen die Schiffe daselbst an; der Eingang in diese Bay wurde von Ellis zu 65° 33′ N und zu 88° W bestimmt. Cap Montague bildet die nördliche und Cap Dobbs die südliche Spitze des Einganges. Man segelte die Bay hinauf und ankerte in einem guten Hafen, der den Namen Douglas Harbour erhielt. Von hier aus wurden die Böte der Schiffe zweimal ausgeschickt die Bay genau zu erforschen; man fand aber nirgends eine Verbindung mit einem Landsee oder mit einem Flusse, sie war überall vom Land eingeschlossen. Den 15ten verließen die Schiffe die Wager-Bay, und die Rückreise nach England wurde beschlossen. Den 27sten sah man Cap Pembroke; den 28sten segelte man die Insel Mansel vorbei und den 14sten October kamen die Schiffe glücklich in Yarmouth an.

Da nach Ellis eigenem Berichte die Möglichkeit noch Statt fand, in dem Chesterfield Inlet die gewünschte Durchfahrt zu finden, so schickte die Hudsonsbay-Compagnie im Jahre 1761 den Capitain

Christopher in der Schaluppe Churchhill ab, um diese Bay genau zu untersuchen. Der Capitain Christopher segelte von Fort Churchhill ab, untersuchte die Bay, kehrte aber so wie das Wasser weniger salzig zu werden anfing, und er nun in einem Flusse zu seyn glaubte, zurück. Um nun noch jeden Zweifel welcher über diese Bay Statt finden konnte, zu heben, ward der Capt. Christopher das folgende Jahr abermals dahin abgeschickt, in Begleitung eines Cutters, unter dem Commando eines Capt. Norton. Die Untersuchung der Chesterfield-Bay ward nun vollendet und man fand, daß sie sich 170 Meilen weit vom Meere in einem See von süßem Wasser endigt. Der See war 63 Meilen lang und 15 bis 30 Meilen breit; am westlichen Ende fand sich ein Flüßchen, das ebenfalls landeinwärts untersucht ward bis es sich verlor.

In allen Erwartungen die Dobbs über das Auffinden der nordwestlichen Durchfahrt gehabt hatte war er also getäuscht; ein neuer Strahl von Hoffnung zeigte sich, und er unterließ auch hier nicht auf den Grund zu kommen. Laut Aussagen eingeborner Amerikaner, welche von Norden her zum Handel nach den Etablissements der Hudsons-Bay kommen, gibt es einen Fluß, der sich in das Eismeer ergießt und des vielen Kupfers wegen, das in demselben gefunden wird, den Namen Kupferbergwerk-Fluß führt (Copper mine river). In der gewissen Hoffnung, daß vermittelst dieses Flusses die Durchfahrt gefunden werden würde, drang er in die Hudsonsbay-Compagnie, den Fluß untersuchen zu lassen, und im Jahre 1779 wurde Hearne dahin abgefertigt. Am 7ten Dezember des nämlichen Jahres reiste er ab. Seine merkwürdige Fußreise die 1300 Meilen betrug bis zur Mündung des Kupferflusses und zurück bis Fort Prince of Wales, dauerte 1 Jahr und 7 Monaten; allein das Resultat der Reise war nichts weniger als günstig für das System des Herrn Dobbs. Hearne fand den Fluß so seicht, daß er kaum einen Indianischen Canot tragen konnte; auch war er mit Sandbänken und Wasserfällen angefüllt. Nach Hearne's Beobachtungen liegt die Mündung des Flusses in 72° N und 25° W von dem Orte seiner Abreise in 58° 50′ W. Die Breite möchte indeß zu nördlich seyn. Dalrymple hat eine von den Amerikanischen Indianern auf Häuten gezeichnete Karte in Besitz gehabt, auf welcher der Coppermine Fluß in Verbindung mit dem Meere nördlich von Repulse-Bay steht; es war daher Dalrymple's Meinung, daß die Repulse-Bay nicht im Norden geschlossen, wie sie es nach Middletons Bericht seyn müßte, sondern mit dem nördlichen Eismeere durch den Coppermine Fluß verbunden sey. Man muß nicht unbemerkt lassen, daß Dalrymple ein eifriger Vertheidiger der NW Passage war (Dalrymple memoir of a map of the lands around the North Pole).

Seit dieser Reise ist kein Versuch mehr gemacht worden, in der Hudsons-Bay eine Verbindung mit dem nördlichen Theile des großen Oceans zu suchen, obgleich Ellis eine solche Verbindung für sehr wahrscheinlich hält, und sie in der Chesterfield-Inlet und in der Repulse-Bay will gesucht haben.

Im Jahre 1764 beschloß die Kaiserin Catharina, die bekanntlich sich lebhaft für alles Wissenschaftliche interessirte, von Archangel aus eine Reise nach dem Nordpol unternehmen zu lassen. Für den Handel Rußlands, der damals noch in seiner Kindheit war und der Natur der Dinge gemäß noch lange in einem unvollkommenen Zustande bleiben mußte, war ein kürzerer Weg nach den Japanischen und Chinesischen Gewässern von keiner Wichtigkeit; es war daher nur Eifer für die Wissenschaften, der die große Kaiserin zu der Unternehmung bewog. Den Befehl der Expedition, die aus drei Schiffen bestehen sollte, erhielt der Brigadier nachmaliger Admiral Tschitschagoff, und noch in demselben Jahre gingen die Schiffe von Archangel nach Kola ab, wo sie den Winter bleiben sollten.

Den 10ten Mai 1765 segelte Tschitschagoff von Kola, und den 16ten Juni ankerten die Schiffe in Klok-Bay (das Bell-Sound der Engländer) an der Küste von Spitzbergen; hier blieben sie bis zum 4ten Juli, und nahmen nun ihre Richtung gerade nach Norden zu. Den 21. Juli erblickte man Prince Charles-Insel und den 24sten beobachtete man in 80° 21′; die Länge betrug 7° 41′. Von diesem Tage an ward es, trotz aller Anstrengung unmöglich, weiter nach Norden vorzudringen; täglich fand man sich um einige Minuten weiter nach Süden zurückgedrängt, und als am 29sten Juli (9. Aug.) der Wind stark aus Nord zu wehen anfing, und große unabsehbare Eismassen, die sich von NO bis WSW ausdehnten, den Weg ganz und gar versperrten: so beschloß der Commodore mit Einwilligung seiner Capitaine zurückzukehren. Bei den täglich größer werdenden Schwierigkeiten und der so sehr vorgerückten Jahrszeit, konnte eine größere Beharrlichkeit nur der Expedition schaden, und durchaus keinen glücklichen Erfolg versichern. Der ungünstige Ausgang dieser Fahrt war dem Grafen Tschernischeff, Präsident des Admiralitäts-Collegiums ein harter Schlag, und im vollen Unmuthe über die fehlgeschlagene Erwartung schrieb er dem Commodore einen officiellen Brief, der mehrere Aeußerungen der Unzufriedenheit enthielt und besonders ihm den Vorwurf machte, sich nicht eifrig genug gezeigt zu haben, den ihm gegebenen Auftrag auszuführen. Der Capitain Tschitschagoff, der selbst nach St. Petersburg gereist war, rechtfertigte sich indeß in seiner Antwort hinlänglich, und selbst der entfernteste Verdacht gegen ihn verschwand sowohl bei der Kaiserin als ihrem Minister. Beide hatten an der Ausführbarkeit des Unternehmens nicht gezweifelt; die Täuschung ihrer Erwartungen hatte sie daher im Unmuthe zu einer Ungerechtigkeit verleitet, die sie bald erkannten und auch wieder gut machten. Ein zweiter Versuch ward beschlossen, und zum Beweis des Zutrauens, den die Kaiserin in die Geschicklichkeit und den Muth des Capitain Tschitschagoff setzte, ernannte sie ihn abermals zum Chef der zweiten Expedition, die aus den nämlichen drei Schiffen bestand. So völlig gerechtfertigt in der Meinung seiner Monarchin und vielleicht auch in der des Ministers, reiste Capitain Tschitschagoff im Februar 1766 von St. Petersburg nach Archangel und von da nach Kola ab. Hier fand er die Schiffe der Expedition völlig ausgerüstet, und den 19ten Mai segelte er ab. Es gelang ihm dießmal um einige Minuten weiter nach Norden vorzudringen. Den $\frac{10}{29}$ Juli beobachtete man in 80° 28′; das im Norden feststehende Eis ließ indeß keine Hoffnung übrig, nun weiter mehr nach Norden vorzudringen, und es ward den folgenden Tag die Rückkehr nach Archangel beschlossen. Man befand sich damals in 79° 56′ 38″ beobachteter Breite, in der Nähe der Küste von Spitzbergen, die man von SO 52° bis SW° relevirte. Den 31sten Juli liefen die Schiffe in die Klok-Bay ein, um die hier zurückgelassene Provision, und andere Vorräthe an Bord zu nehmen. Den 8ten August segelten die Schiffe aus der Klok-Bay, den 9ten September ankerten sie auf der Rhede von Archangel und hiemit endigte sich die Expedition.

Wir haben jetzt nur noch von einem Versuche Bericht abzustatten, eine nördliche Durchfahrt zu finden, nämlich von dem des Capitains Phipps im Jahre 1773.

Die Schiffe Racehorse und Carcaß, ersteres commandirt von dem Capt. Phipps, letzteres von dem Capt. Ludwidge, segelten den 4ten Juni 1773 von der Nore. Den 28sten in der Länge von 7° 50′ Ost, sah man in Osten die Küste von Spitzbergen in einer Entfernung von 30 bis 35 Meilen, und den Tag darauf das Schwarze Cap, dessen Lage Phipps zu 78° 13′ N und zu 10° 36′ O bestimmte. Das Schwarze Cap ist die Südspitze einer Insel, welche in einer fast gleichen Richtung mit der Küste von Spitzbergen nicht weit davon liegt, und aus dieser Ursache wohl von den Holländern

Forland genannt ist. Die Engländer nennen sie Prince Charles Island; die Nordspitze heißt Vogelhook auch Faire-Foreland (das schöne Vorgebirge.) Den 13ten Juli ankerte Phipps auf der Rhede von Vogelsang, welche die alten Englischen Seefahrer Nord-Hafen nannten, *) die Nordost-Spitze dieser Rhede ist das sogenannte Cloven-Cliff (gespaltene Felsen). Die Breite von Cloven-Cliff wurde von Phipps zu 79° 53′ und die Länge nach den Chronometern zu 9° 59′ 30″ bestimmt; die Lage von Cap Hacklnyt, einer Insel, welche die Holländer Amsterdam-Insel nennen, zu 79° 47′ N und 9° 11′ 30″ O. Den 18ten segelte Phipps von der Rhede Vogelsang nach Norden; des vielen Eises wegen machten die Schiffe jedoch nur geringe Fortschritte. Endlich wurde es den 25sten NO frey, und man erreichte die Insel Moffen, welche 4° im Osten von Cap Hacklnyt liegt. Den 27sten befand man sich nach der Schiffs-Rechnung in 80° 14′ N und in 14° 59′ 30″ der Länge, nach den Chronometern. Eine unabsehbare in einer Ost- und West-Richtung liegende Eismasse, versperrte hier den Weg nach Norden; dieß war während der ganzen Reise die höchste Breite, welche die Englischen Schiffe erreichten. **) Den 29sten in 80° 24′ 56″ beobachteter Breite zeigte sich im Süden eine Oeffnung; man hielt sie für die Meerenge Waygatz oder Hinlopen, welche das Nordost-Land von Spitzbergen von der Haupt-Insel trennt. Die Schiffe avancirten jetzt bei Wenigen nach Osten, und in der Breite von 80° 30′ befanden sie sich bei den 7 Inseln im 19° der Länge. Zuletzt wurden sie so sehr vom Eise eingeschlossen, daß mehrere Tage hindurch jede Hoffnung verschwand, die Schiffe zu retten. Capt. Phipps beschloß daher sie dem Eise Preis zu geben, und nur die Böte mit den nothwendigsten Artikeln über das Eis hinweg zu ziehen bis zu der Nordspitze von Spitzbergen, wo sie den Winter hätten zubringen müssen. Von einem Berge auf einer der Inseln hatte man eine Aussicht von 35 Meilen, man sah aber in Norden und in NO durchaus nichts als eine einzige nur durch den Horizont begränzte Eismasse. Endlich erhob sich den 9ten August ein Wind aus Osten, und befreyte die Engländer von dem schrecklichen Schicksale, das sie treffen mußte, wenn sie ihre Schiffe hätten verlassen müssen. Phipps ankerte hierauf in dem Hafen von Smeerenberg, segelte von hier den 19ten und trat nun seine Rückreise nach England an, wo er zu Ende September ankam.

Einige Jahre vor dieser Reise, hatte der berühmte Weltumsegler Bougainville seiner Regierung den Vorschlag zu einer Reise nach dem Nordpol gemacht, und in diesem zwei Wege angedeutet, auf welchen der Pol am wahrscheinlichsten zu erreichen sey. Die Französische Regierung verwarf diesen Plan, den Bougainville indeß der Englischen Admiralität mittheilte, als die Reise des Capitain Phipps beschlossen war, mit der Anzeige, welche von den zwei von ihm vorgeschlagenen Routen ihm die zweckmäßigere schien. Capitain Phipps wählte jedoch nicht die von Bougainville empfohlene Route. ***)

Im Jahre 1776 unternahm Capt. Paget von der französischen Marine eine Reise nach dem Nordpol. Er hatte einige Jahre früher eine Reise nach dem Südpol gemacht ****) und wünschte sich auch

*) Die von den Holländern genannte Smeerenberg-Bay nannten sie Südhafen.

**) Nimmt man an, daß die estimirte Breite von Phipps richtig sey, so ist Phipps um 20′ dem Pole näher gekommen als der Admiral Tschitschagoff.

***) Account of the life and writings of M. de Bougainville by M. le Chevalier de Lambre, im ersten Bande des Journals of Sciences and arts. 1819.

****) Pagets Bericht von dieser Reise in den Jahren 1773 und 1774 hat das Sonderbare an sich, daß er Kerguelen, den Chef dieser, von Seiten der Regierung veranstalteten Expedition, gar nicht nennt. Sie bestand wie wir dieß durch den Astronom Rochon, der auch die Reise mitmachte, wissen, aus den Schiffen Roland von 64 Kanonen, Capt. Kerguelen; aus der Fregatte Oiseau, Capt. Rosnevet und der Corvette La Dauphine; Paget sagt nur, daß er sich am Bord des Rolands befunden habe.

über den Zustand des nördlichen Eismeers zu belehren, und daselbst physikalische Beobachtungen über den Stand des Barometers, über die Bildung des Eises, über den Salzgehalt des Meerwassers u. s. w. anzustellen. Da er jedoch die Reise auf einem holländischen zum Wallfischfange bestimmten Schiffe gemacht hat, so würde ich ihrer gar nicht erwähnen, wenn sie sich nicht dadurch auszeichnete, daß dieses holländische Schiff weiter nach Norden gekommen ist, als irgend eines früher (ich setze voraus daß Paget selbst mit eigenen Instrumenten die Beobachtungen für die Breite angestellt hat, wie freilich aus seiner Reisebeschreibung nicht deutlich hervorgehet.) Doch glaube ich nicht, daß es den 82sten Grad der Breite erreicht hat, wie es auf seiner Karte und in dem von der Akademie der Wissenschaften abgestatteten Berichte über diese Reise angedeutet ist. Er spricht selbst nie von einer höhern Breite als 81° und vielleicht etwas darüber, und zwar den 16ten Mai, wo aber nach dem tabellarischen Journal nur 81° 00 angeführt ist. Den 11ten Mai sagt Paget ausdrücklich, daß die Breite 80° 38′ gewesen sey, aber auch diese Breite und nun vollends die von 81° ist höchst merkwürdig, da alle Seefahrer selbst Hudson, Tschitschagoff und Mulgrave nicht so weit hab[illegible] kommen können, und der Zweck des Holländers wahrlich nicht gewesen ist den Pol zu erreichen, [illegible]ches Paget übrigens sehr möglich hält, und zwar würde nach seiner Meinung die Fahrt dahin am sichersten zwischen Spitzbergen und Nova-Zemlia gelingen.

Die letzte Reise von Cook hatte außer der genauen Erforschung der nördlichen Küsten Amerikas, auch den Zweck, zu untersuchen, ob nicht irgendwo eine Verbindung mit dem Atlantischen Meere zu finden sey; zu gleicher Zeit wurde der Lieut. Pickersgill abgeschickt, um ähnliche Untersuchungen in der Baffins- und Hudsonsbay anzustellen; diese letzte Expedition fiel sehr unbefriedigend aus, Pickersgill befand sich kaum am Eingange der Baffins-Bay, als er nach England zurückkehrte. Die Resultate der merkwürdigen Reise Cook's sind zu bekannt als daß ich es für nöthig halten sollte sie hier anzuführen.

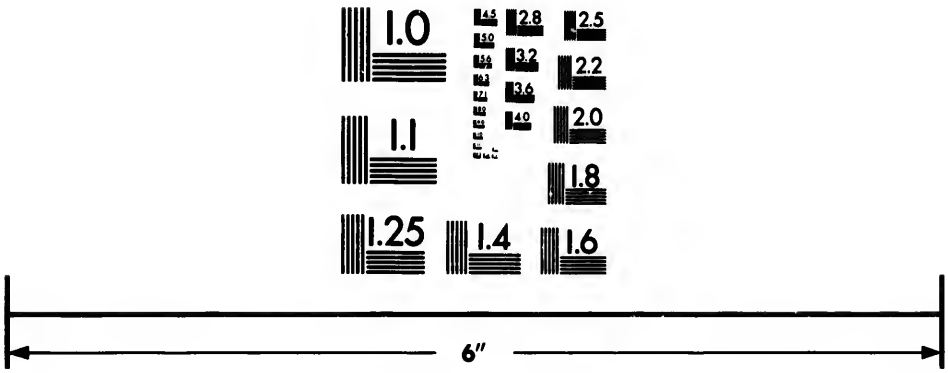
Supplement *)

geschrieben im November 1819.

Die vielen vergeblichen Versuche eine nördliche Durchfahrt zu finden, schienen endlich die Gewißheit erzeugt zu haben, sie könne nicht existiren, und man hielt das Problem für gelöst; indeß fing man seit einigen Jahren an, Zweifel gegen die aufgestellten Beweise zu erheben und das Gelingen eines neuen Versuchs für nicht unmöglich zu halten. Die Abfertigung des Lieut. Kotzebue, um die Durchfahrt von Westen nach Osten zu suchen, erregte die Aufmerksamkeit Europa's; es war natürlich, daß die Engländer welche die ersten Versuche, eine nördliche Durchfahrt zu finden, gemacht hatten, sich die endliche Entdeckung derselben nicht gern wollten von einer andern Nation entreissen lassen. Doch dieß möchte

*) Im Jahre 1812, in welchem ich meine historische Uebersicht der Polar-Reisen schrieb, mußte ich sie mit der Reise des Capt. Phipps und der von Cook schließen. Der Vollständigkeit wegen füge ich hier einen Bericht über die Englischen Expeditionen im Jahre 1818 hinzu.

IMAGE EVALUATION
TEST TARGET (MT-3)



Photographic
Sciences
Corporation

23 WEST MAIN STREET
WEBSTER, N.Y. 14580
(716) 872-4503

wohl das schwächste Motif zu ihrer Expedition im Jahre 1818 gewesen seyn. Von einer Nation, die durch ihre wiederholten Entdeckungs-Reisen der Wissenschaft größere Schätze zugeführt hat, als alle übrigen maritimen Nationen Europas zusammen genommen, war es zu erwarten, daß sie die glückliche Zeit des wiedergekehrten Friedens zu Unternehmungen anwenden würde, durch welche die Wissenschaften bereichert werden mußten. Es waren nicht zwei Jahre seit dem Abschlusse des Friedens verflossen, und schon hatte die Englische Admiralität Schiffe abgefertigt, die Küsten des mittelländischen Meeres, die Küsten von Afrika, so wie das Innere dieses Continents, die Küsten von Neu-Holland, von China und Corea, so wie die größern Seen Amerikas zu erforschen und neu aufzunehmen. Könnte eine solche Nation wohl gleichgültig gegen das einzige geographische Problem bleiben das dem Seemann noch zu lösen übrig ist? — Hiezu kam noch der Umstand, daß die von dem Wallfischfange in den Jahren 1816 und 1817 zurückkehrenden Schiffe die Nachricht mitbrachten, daß das Eis, das seit Jahrhunderten die östlichen Küsten Grönlands umkreiste, sich gelöst habe, und daß mehrere Schiffe bis zum 33° gesegelt waren ohne durch Eis gehindert zu werden. Die Englische Regierung beschloß daher im Jahre 1818 zwei Expeditionen, jede von zwei Schiffen, abzuschicken; die Eine sollte gerade nach Norden segeln, die andere nach der Baffins-Bay. Eine sinnreiche Hypothese war von dem berühmten Barrow, Secretair der Admiralität, den man als den Urheber beider Expeditionen ansehen kann, aufgestellt, als sey der Nordpol von einem Eisfreien Meere umgeben, und es käme daher nur darauf an, die Gränzen dieses Bassins zu erreichen, um dann durch den Pol selbst die Fahrt aus dem Atlantischen in den grossen Ocean zu machen. Die Erfahrung indeß von Hudson, Tschitschagoff und Lord Mulgrave daß es unmöglich sey, zwischen Grönland und Spitzbergen weiter nach Norden als bis zum 81° vorzudringen, ward auch nun von dem Capitain Buchan, dem das Commando der Polar-Expedition gegeben war, aufs neue gemacht, und es ist nicht wahrscheinlich, daß dieser Versuch je wiederholt werde. Die Durchfahrt in NW zu finden, schien weniger unmöglich, und wenn sie auch nicht gefunden werden sollte, so versprach die Unternehmung in geographischer Hinsicht besonders reichlichen Ersatz für das Mißlingen derselben: eine Erwartung, die nicht getäuscht worden ist.

Zum Chef dieser Expedition wurde der Capitain Roß ernannt, ein trefflicher Seemann, welcher seltene wissenschaftliche Kenntnisse in seinem Fache besitzt, und überhaupt unter den vielen vorzüglichen Offizieren der Englischen Marine, einen ausgezeichneten Platz einnimmt. Capt. Roß hatte bereits mehrere Reisen nach dem Norden unternommen, und auf einer Fahrt nach Archangel im Jahre 1814 sehr schöne astronomische Beobachtungen gemacht, so wie eine Karte des weißen Meers verfertigt, an welcher es bis dahin der Englischen Marine ganz und gar gemangelt hatte. Die zur Expedition bestimmten Schiffe: die Isabella von 385 Tonnen, und der Alexander von 252 Tonnen unter dem Commando des Lieut. Parry, wurden zu der gefährlichen Navigation eigens eingerichtet und auf das zweckmäßigste von Außen und von Innen verstärkt, wie dieß aus der Beschreibung die der Capt. Roß in seinem Werke gegeben hat, zu ersehen ist. Beide Schiffe wurden mit einer Menge astronomischer und physikalischer Instrumente, von denen manche erst zu dieser Reise erfunden worden waren, versehen, so wie mit vielen andern Dingen, von welchen in des Capt. Roß Buche ein ausführliches Verzeichniß gegeben ist. Die Isabella hatte unter andern 7 Chronometer: 4 von Arnold, 2 von Earnshaw und einen von Parkinson und Frodsham. Die Instruction wurde von dem gelehrten Secretair der Admiralität Hr. Barrow geschrieben.

Den 28sten April segelte die Expedition von Scheerneß, den 30sten ankerte sie in dem Sunde von Brassa, den sie am 3ten Mai verließ und nun den Cours nach der Südspitze Grönlands zu nahm. Auf dieser Fahrt wurden in 59° 30′ N und 17° 30′ W und in 57° 30′ N und zwischen 28° 20′ und 30° 15′ W, aber vergeblich, zwei Gefahren gesucht, die auf den Karten unter dem Namen Olof Cramer und Buß vorkommen. Den 26sten erblickte man in 58° 31′ N, 5° W vom Cap Farewell den ersten Eisberg, der ungefähr 1000 Fuß lang und 40 Fuß hoch war.

Von dem 24sten May wurde täglich ein Cylinder von Kupfer über Bord geworfen, deren eine große Menge embarquirt worden waren, um die Richtung des Stroms zu erfahren. Ein solcher Cylinder enthielt eine Anzeige der Länge und Breite des Schiffs, der Abweichung der Magnetnadel, und in sechs verschiedenen Sprachen eine Bitte an die Person, welche denselben finden sollte, ihn der Admiralität zuzustellen. *)

Die Existenz der letztgenannten Gefahr, hat man einer erdichteten Nachricht zu verdanken, laut welcher das Schiff, die Buße von Bridgewater, eins von den 15 Schiffen, die zu der dritten Expedition Forbishers im Jahre 1578 gehörten, im SO von Frisland eine Insel gesehen haben soll, welche sicher nie existirt hat. Ich habe früher in dieser Uebersicht und ausführlicher von der Entdeckung des Schiffs Emanuel gesprochen.

Nachdem man die Südspitze von Grönland umschifft hatte, ohne sie jedoch zu sehen, richtete Capt. Roß seinen Lauf nach Norden in die Baffins-Bay und den 3ten Juni sah man in einer Entfernung von 40 — 50 Meilen das erstemal die Küste von Grönland, ein wenig südlich von Coquin-Sound. Den 14ten Juni sah man die Wallfisch-Insel; sie liegt im Süden von Discoe, und wird von den Dänen, die hier ein kleines Etablissement von 100 Esquimeaux unter dem Befehl einiger wenigen Europäer haben, um Wallfische und Seehunde zu fangen, Kronprinz-Insel genannt. Von dem Befehlshaber dieses Etablissements erfuhr Capt. Roß, daß der vergangene Winter ungewöhnlich streng gewesen, daß die See, die in der Regel erst im Februar zufriert, schon im December zugefroren sey, und daß Love-Bay und die Straße Waygatz noch mit Eis angefüllt seyen. Da Capit. Roß des Eises wegen nicht nach Norden segeln konnte, so kehrte er den 17ten Juni nach Süden zurück nach der Waygatz-Straße, wo 45 Wallfisch-Fahrer aus der nämlichen Ursache lagen; und da es wahrscheinlich war, daß er mehrere Tage hier zubringen würde, so befestigte er das Schiff an einem Eisberge, eine Meile von der NW Küste der Waygatz-Insel, und ließ die astronomischen und physikalischen Instrumente ans Land bringen. Die Waygatz-Insel ist 9 Meilen lang, in 70° 26′ 17″ nördlicher Breite, und 54° 51′ 49″ westlicher Länge. Die Breite wich um einen halben, und die Länge um 5° von den frühern Bestimmungen ab. Die westliche Abweichung der Magnetnadel wurde zu 72° 9′ 28″ und die Inclination zu 82° 48′ 47″ bestimmt. Die Höhe der Insel betrug 1400 Fuß. Ueber 700 Eisberge waren zu sehen; derjenige, an welchem die Isabella befestigt war, enthielt viel süßes Wasser, und die Schiffe füllten hier ihre leergewordenen Wasser-Tonnen. Den 20sten Juni verließen die Schiffe die Straße Waygatz, da das Eis sich zu trennen anfing, allein nur auf kurze Zeit, und sie waren bald

*) Einer von diesen den 24sten Mai in der Nähe des Caps Farewell über Bord des Alexanders geworfenen Cylindern, wurde den 17ten März 1819 an der Küste von Irland in der Bay Killala auf der Insel Bartrah in 54° 13′ N und 9° W aufgefischt. Der Strom hatte folglich diesen Cylinder durch den ganzen Atlantischen Ocean und zwar mit einer Geschwindigkeit getrieben, die im Durchschnitt 4 Meilen beträgt.

gezwungen in der Nähe des Caps Four Island Point, wo ein Dänisches Etablissement ist, auf gleiche Weise zu ankern d. h. sich an einem Eisberge zu befestigen. Den 24sten versuchte man zwischen Eisbergen und Eisfeldern, weiter zu kommen, was aber sehr langsam von Statten ging. Den 3ten Juli hatte man die Frauen-Insel und das von Davis genannte Vorgebirge Saundersons-Hope erreicht. Capt. Roß fand die Tiefe in der Nähe des Landes sehr groß, dahingegen westlicher weit geringer, was vielleicht die Ursache seyn mag, daß in der Mitte der Bay mehr Eis zu finden ist, indem die großen Eisberge daselbst stranden und an diesen das schwimmende Eis sich ansetzt.

Den 23sten Juli erreichten die Schiffe die Parallele von 75° 12′: die größte Breite, welche die Wallfischfahrer zu erreichen pflegen. Eine große Vertiefung zwischen 75° 12′ und 76° erhielt den Namen Melville-Bay, ein hoher Felsen in der Mitte derselben Melville Monument. Den 7ten August in 75° 54′ N und 65° 32′ W, war die Isabella in großer Gefahr vom Eise zerquetscht zu werden, nur die ausserordentlich starke Bauart und innere Befestigung rettete sie.

Den 10ten August erhielten die Schiffe einen Besuch von den nördlichen Esquimeaux, ein Volk das nie früher die geringste Gemeinschaft mit Europäern gehabt hatte. Zur Verständigung mit ihnen war ein auf der Isabella sich befindlicher Grönländer Sakheuse, den man aus England mitgebracht hatte, von großer Hülfe. Die Communication mit diesen Esquimeaux dauerte 6 Tage, von dem 10ten bis zum 16ten August, an welchem Tage das Eis es den Schiffen möglich machte, ihren Lauf nach Norden fortzusetzen.

Die nördlichen Esquimeaux sind klein von Wuchs, nicht über 5 Fuß groß, haben eine kupferbraune Farbe, sind sehr corpulent; in ihren Gesichtszügen gleichen sie den südlichen Esquimeaux; ihre Volksmenge muß unbedeutend seyn, da man nie mehr als 18 zu gleicher Zeit sah. Außer kleinem Gesträuch wächst in ihrem Lande kein Holz, daher bauen sie sich ihre Häuser von Stein, 3 Fuß über und 3 Fuß unter der Erde. Ihre Begriffe sind sehr eingeschränkt, sie können nicht viel weiter als 5 zählen. Canots haben sie nicht und die Schiffe hielten sie für lebendige Wesen; es kostete Sakheuse viel Mühe, ihnen begreiflich zu machen, daß die Schiffe nur Häuser von Holz seyen. Bis zur Ankunft der Engländer hielten sie sich für die einzigen Bewohner der Erde, indem sie annehmen, daß im Süden von ihnen die Welt mit ewigem Eise begränzt sey. Sakheuse rief, wie er sie sah: das sind unsere Väter! Es soll nämlich bei den südlichen Esquimeaux eine Tradition seyn, als ob sie von einem im Norden wohnenden Volke abstammen, was auch die Aehnlichkeit der Sprache zu beweisen scheint. Das Land das sie bewohnen und von Capt. Roß Arctische Hochländer genannt wurde, liegt im nordöstlichen Theile der Baffins-Bay, zwischen 76 und 77° 40′ der Breite, und 60 und 72° westlicher Länge, ist also ungefähr 120 Meilen lang und 20 Meilen tief. Es ist ganz umringt von hohen Gebirgen, welche jede Communication mit dem übrigen Theile von Grönland unmöglich machen. Die See ist reich an Wallfischen und das Land an schwarzen Füchsen, so wie es auch reichhaltige Eisen-Minen hat. Eine Bay im östlichen Theile des Arctischen Hochlandes zwischen Cap Melville und Cap York, erhielt den Namen Prince-Regent-Bay; in der Mitte derselben ist die Insel Bushnan, die der Spitze Sowallick oder den Eisen-Bergen gegenüber liegt, und auf welcher man den 8ten August landete. Von dem Eisen, das die Berge enthalten sollen, konnte keine Probe erhalten werden, einige Messer aber der Esquimeaux die man mitgebracht hat, sind von dem berühmten Physiker Wollaston untersucht worden, welcher Nickel als einen der Bestandtheile derselben gefunden hat, was auf einen meteorischen Ursprung zu deuten scheint.

An dieser Küste sah man eine Strecke von 8 Meilen mit rosenrothem Schnee bedeckt. Durch ein Mikroscop untersucht, schien der Schnee aus runden dunkelrothen Samenkörnern von gleicher Größe und Gestalt zu bestehen. Zuerst glaubte man am Bord, daß diese rothen Samenkörnchen vegetabilischen Ursprungs seyn müßten, da auf den hinter diesem farbigen Schnee liegenden 600 Fuß hohen Bergen (die aber nicht mit rothem sondern mit weißem Schnee bedeckt waren) Gesträuch wuchs, das eine braungelbliche Farbe hatte. Wollaston, welcher diesen rothen Schnee untersucht hat, findet, daß die äußere Rinde der Kügelchen farbenlos ist, und daß die rothe Farbe von dem Inhalte der Kügelchen entsteht, der öhlig ist, und sich nicht in Wasser, aber wohl in Weingeist auflösen läßt. Im Ganzen glaubt Wollaston doch, daß die Farbe einen vegetabilischen Ursprung habe. Andere Gelehrte in England hingegen, vertheidigen den animalischen Ursprung derselben, indem sie annehmen, daß die rothen Kügelchen Excremente der Alea alce sind, die hier in großer Menge gesehen wird; so daß diese Sache noch nicht entschieden zu seyn scheint. *)

Den 17ten August sah man das von Baffin genannte Cap Dudley Diggs, dessen Breite Roß nur wenige Minuten südlicher fand, als sie von Baffin bestimmt worden war. Die Beschwerden der Navigation zwischen Eisfeldern und Eisbergen waren außerordentlich groß; oft vergingen mehrere Tage und mehrere Nächte, wo sich kein Mann von der Equipage nur auf einen Augenblick hinlegen konnte; die Leute waren unaufhörlich beschäftigt, um mehrentheils auf dem Eise das Schiff zu schleppen, zu bogsiren oder zu warpen. Capt. Roß pflegte zum Ersatze des Schlafs den Leuten zur Mitternachtszeit ein Mahl von dem conservirten Doukinschen Fleische zu geben, was viel dazu beitrug, die Kräfte, folglich die Gesundheit der Leute zu erhalten.

Den 18ten August segelte man dem von Baffin genannten Wolstenholm-Sound vorüber, der 50 bis 60 Meilen tief und bewohnt zu seyn schien; die Tiefe des Meers betrug 250 Faden; bald darauf sah man auch die Cary's-Inseln, 36 Meilen weit vom Lande, genau so wie sie Baffin verzeichnet hat, dessen Genauigkeit mehreremal von Roß gepriesen wird. Den 19ten sah man in einiger Entfernung Baffins Wallfisch-Sund, Hackluyt-Insel und Smith-Sund; letzterer ist über 50 Meilen tief, schien aber ganz und gar mit Eis angefüllt, und konnte daher nicht untersucht werden. In 77° 45′ am nördlichsten Ende der Baffins-Bay im Westen von Smith-Sund, sah man eine tiefe Bay, die des vielen Eises wegen mit welchem sie angefüllt war, ebenfalls nicht untersucht werden konnte. Capt. Roß zeigt indeß, daß in dieser Bay keine Durchfahrt möglich sey, indem er selbst und mehrere seiner Offiziere deutlich die Verbindung des Landes in jeder Richtung wahrgenommen hatten. Ein Cap am nördlichsten Ende der Bay in 77° 49′ N und 78° 41′ W erhielt den Namen Hurd nach dem Hydrographen der Admiralität. Die höchste Breite, die Roß auf seinem Schiffe erreichte, war 76° 55′, und da Cap Hurd in 77° 49′ liegt, so betrug die Entfernung des Schiffs vom nördlichsten Lande 54

*) Die mikroscopischen Beobachtungen des Hr. Bauer in Kew, beweisen, daß diese Kügelchen Pflanzen sind, die auf dem Schnee wachsen (there can be no doubt but this new specie of Uredo grows upon the snow where it is found) und zu einer neuen Gattung Pilze (Uredo) gehören, die er uredo nivalis zu nennen vorschlägt. Die geringe Größe dieser Pflanzen setzt in Erstaunen, nicht weniger die Geschicklichkeit des Naturforschers eine so geringe Größe messen zu können. H. Bauer findet, daß der Durchmesser einer Uredo nivalis der 1600ste Theil eines Zolls ist. Man sehe im 14. Hefte der von dem Königlichen Institut in London herausgegebenen Journale (Journal of Literature, Science et the Arts) den interessanten Aufsatz des H. Bauer: Microscopical observations on the red snow by Francis Bauer. (Note in 1820.)

Meilen; in diesem Augenblick war die Länge 74° 56′ 48″; die Abweichung 108°; die Inclination 86° 26′.

Den 23sten August sah man Baffins Alderman Jones Sund, der ebenfalls mit Eis angefüllt war, auch hier war keine Durchfahrt möglich, indem eine hohe Gebirgskette die Gränzen der Bay ausmachte. Den 25sten in 76° 10′ N und 78° 30′ W betrug die Abweichung der Magnetnadel 109° 58′ die Inclination hatte bis 86° 00′ abgenommen. Eine Bay im Süden von Alderman Jones Sund erhielt den Namen Coburg-Bay, deren Südspitze, die in 74° 35′ N. 78° 45′ W liegt, nach dem Hydrographen der Ostindischen Compagnie, Cap Horsburgh genannt wurde. Von diesem Cap nimmt das Land eine direct südliche Richtung. Die Navigation erforderte der vielen Eisfelder wegen, von welchen die Schiffe immerfort umringt waren, die größte Vorsicht und Wachsamkeit. Den 31sten August segelte man in eine große Bay, die nach Roß's Karte in einer Ost- und West-Richtung sich von 76½° bis 84° W erstreckt, und durch die Cap Byam Martin in 73° 30′ und Cap Cunningham in 74° 45′ gebildet wird. Der nördliche Winkel dieser großen Bay wird auf Roß's Karte Lancaster-Sund genannt; im nördlichen Winkel erhielt eine Vertiefung den Namen Barrow's-Bay. Roß segelte über 80 Meilen in diese Bay hinein, und als er glaubte, sich von dem Zusammenhange des Landes im Westen überzeugt zu haben, kehrte er um und richtete seinen Cours nach dem Cap Byam Martin d. h. nach der südlichen Spitze der großen Bay, der Roß keinen Namen gegeben hat, die aber Lancaster-Sund genannt werden muß, da Baffin sie so nannte. Den nördlichen Winkel, welchem Roß diesen Namen gegeben hat, konnte Baffin, da er gar nicht in die Bay hinein sondern nur vorübergesegelt war, durchaus gesehen haben. Die Tiefe betrug auf der Stelle wo die Isabella wandte, 650 Faden, die Abweichung der Magnetnadel 115° W; die Temperatur des Wassers hatte sich von 32 bis 37° vergrößert.

Daß Capt. Roß sobald umkehrte und nicht versuchte, tiefer in die Bay hineinzudringen, ward ihm bei seiner Rückkunft zum großen Vorwurfe gemacht. Der Lieut. Parry und der Arzt Fischer, (welcher ebenfalls eine Beschreibung dieser Reise herausgegeben hat) auf dem Schiffe Alexander, das nach Roß 8 Meilen weiter vom Lande entfernt war, behaupten den Zusammenhang des Landes am Ende der Bay nicht gesehen, und alle Umstände günstig gefunden zu haben, in dieser Bay die erwünschte Durchfahrt zu finden. Capt. Roß hat sich zwar gegen die ihm über diesen Umstand gemachten Anschuldigungen in einer später erschienenen sehr gut geschriebenen Schrift gerechtfertigt; er kann indeß nicht ganz von dem Vorwurfe frei gesprochen worden, die Bay nicht genau genug untersucht zu haben, da ihn nichts hinderte den Cours nach Westen fortzusetzen. Da er noch 50 Meilen weit vom nördlichsten Lande entfernt war, so waren nur wenige Stunden noch nöthig, jedes Individuum auf beiden Schiffen zu überzeugen, daß die Bay rundum geschlossen sey, kein Vorwurf hätte ihn treffen können, und die Nothwendigkeit wäre weggefallen die Untersuchung hier zu wiederholen. Capt. Roß behauptet zwar, und seine Wahrhaftigkeit wird Keiner leicht bezweifeln wollen, nicht früher umgekehrt zu seyn, als bis er die Berge im Westen im Zusammenhange mit denen im Norden und Süden gesehen habe; nicht nur er selbst hatte diesen Zusammenhang gesehen, sondern mehrere seiner Offiziere, so auch der Capt. Sabine, wiewohl gerade dieser am heftigsten gegen ihn aufgetreten ist. Er behauptet durchaus keine Strömung bemerkt zu haben. Die Admiralität hat, um jeden Zweifel über diese verschiedenen Meinungen zu heben, eine zweite Expedition abgefertigt, von welcher der nämliche Lieut. Parry das Commando bekommen, die den Lancaster-Sund nochmals genau untersuchen soll, und alsdann die Auf-

nahme der von Roß noch ununtersucht gelassenen Küsten Amerikas vollenden, wo vielleicht noch eine Durchfahrt gefunden werden könnte.

Den 3ten September war der Nebel so stark, daß fast alle Compasse unwirksam wurden. Daß Nebel und feuchte Luft einen starken Einfluß auf die Magnetnadel haben, wird mehreremal von Capt. Roß angeführt. Den 5ten segelte man längs eines Theils der Westküste der Baffins-Bay, die aber nicht von Baffin gesehen worden war, daher sie Roß North Galloway nannte, so wie eine Strecke im Süden bis 71° 22′ von ihm den Namen North Ayr erhielt. Den 12ten September in der Breite von 70° 40′ segelte Roß 120 Meilen nach Osten, um die auf einigen Karten verzeichnete James-Insel aufzusuchen, ohne sie zu finden; in der Mitte des Canals d. i zwischen der östlichen und westlichen Küste der Baffins-Bay sondirte man in 290 Faden. Zwei Meilen östlich von einer kleinen Felsen-Insel, die den Namen Agnes Monument erhielt, sah man den größten bis jetzt gesehenen Eisberg, dessen Dimensionen genau gemessen wurden: er war 4169 Yard (12507 Fuß) lang, 3869 Yard (11607 Fuß) breit, und 51 Fuß hoch; in 61 Faden war er gestrandet.

Den 15ten sah man in 70° 11′ N und 65° 30′ W 5 kleine Inseln, die auf den Karten den Namen Salmon-Inseln führen, und den folgenden Tag entdeckte man zwei Untiefen von ansehnlicher Ausdehnung in einer Ost- und West-Richtung; die nördlichere erhielt den Namen Isabella Bank, die südlichere Alexander Bank, auf der ersten betrug die Tiefe 18 Faden, auf der letzten 35 Faden. Den 18ten September sah man Dyers-Cap und Davis Exeter-Bay. Den 19ten sah man Cap Walsingham und den Berg Raleigh, gerade in der von Davis bestimmten Breite in 66° 37′ der Breite und 61° 14′ der Länge. Den 21sten sah man das den 7ten Juni gesehene Cap Queen Ann; die Länge an diesem und jenem Tage wurde genau übereinstimmend gefunden. Den ersten October war man der Cumberland-Straße gegenüber.

Wiewohl Capt. Roß die feste Ueberzeugung hat, daß im nördlichen und westlichen Theile der Baffins-Bay bis zur Cumberland-Straße keine Durchfahrt möglich ist: so möchte es doch gerathener seyn, bis zur Rückkunft des Capitain Parry diese Behauptung nicht mit zu großer Gewißheit anzunehmen.

So behauptet auch Capt. Roß während seiner Navigation um die Küsten der Baffins-Bay herum, keinen Strom von Norden nach Süden wahrgenommen zu haben. Dieses Factum, sollte es sich bestätigen, ist gerade dem entgegengesetzt, was man mit so vieler Gewißheit angenommen hatte, und worauf in der That die Hypothese einer Oeffnung im Norden gegründet war. Mit Gewißheit läßt sich indeß die Behauptung von Capit. Roß nicht annehmen. Diejenigen welche seine Meinung theilen, geben zwar zu, daß Eisberge und Eisfelder von Norden nach Süden getrieben werden; finden aber den Grund davon theils in den Nord-Winden, die in der Baffins-Bay im Sommer herrschend sind, zum Theil aber auch darin, daß das Schmelzen des Eises und des Schnees im Norden die Stärke der von dort kommenden Ebbe vermehrt und eine Bewegung des Wassers von Norden nach Süden verursacht. Dagegen wenden die Vertheidiger des nördlichen Stroms ein, daß das Herabströmen der Eisberge von Norden nach Süden unmöglich den Winden allein zugeschriebrn werden könne, weil ihre Wirkung auf so große Massen unter dem Wasser (das Verhältniß wird wie 1 zu 6 angenommen d. h. man rechnet für jeden Fuß eines Eisbergs über dem Wasser 6 Fuß unter dem Wasser) nicht so beträchtlich seyn könne, um sie die ganze Bay hinunter und in den Atlantischen Ocean hinein zu treiben. Ob diese Bewegung des Wassers von Norden nach Süden, die unbezweifelt ist, einer Strömung oder den Winden zuzu-

schreiben ist, wird erst dann entschieden werden können, wenn wir gewiß wissen werden, ob das Land im Norden geschlossen ist oder nicht. Bis dahin scheint die Hypothese einer Strömung von Norden nach Süden die wahrscheinlichere zu seyn.

Die Cumberland-Straße wurde viel südlicher gefunden, als sie auf allen bis dahin bekannten Karten verzeichnet ist; allein nach der Rückkunft der Schiffe, hat man eine Original-Karte von Davis gefunden, auf welcher die Breite der Cumberland-Straße sehr genau angegeben ist. Den 2ten October sah man die Resolution-Insel. Capt. Roß suchte ihr sehr nahe zu kommen, um seine Chronometer zu prüfen, da die Länge der Insel mit großer Genauigkeit bestimmt ist; allein schlechtes Wetter hinderte ihn; er nahm nun seinen Cours nach Osten und den 30sten October ankerte er in Brassa-Sund. Den 14ten November ankerten die Schiffe auf der Rhede von Grimsby (in der Nähe der Mündung des Flusses Humber.) Im Februar 1819, also 3 Monate nach der Rückkunft der Schiffe, erschien die Beschreibung der Reise aus der Feder des Capt. Roß prachtvoll gedruckt mit 24 Karten und schön gestochenen Zeichnungen. Es kann dieß als Beispiel dienen, mit welcher Leichtigkeit literarische Unternehmungen überhaupt in England ausgeführt werden. In weniger als 10 Monaten wurde die Reise gemacht, beschrieben und gedruckt. *)

Die Resultate dieser Expedition sind folgende: I. In Geographischer Hinsicht 1) die Bestätigung der von Baffin entdeckten Bay, an welcher man zu zweifeln anfing; 2) die Berichtigung der Längen in der Baffins-Bay, in welcher Fehler von mehr als 5° gefunden wurden; 3) die Vernichtung von den Karten der Insel James im Eingange der Baffins-Bay, die ihre Existenz der unrichtigen Längen-Bestimmung der gegenüberliegenden Küsten zu verdanken hat. Man hatte nämlich das von Davis genannte Land Cumberland, auf welchem sich das Cap Walsingham und der Berg Raleigh befinden, für eine eigene Insel gehalten, da das Land Cumberland nicht im 66sten sondern im 61sten Grade der Länge liegt, so wie auch die Länge des Cap Queen Anne an der östlichen Küste des westlichen Grönlands nicht 51, sondern 53° 20′ ist. Nach diesen neuen Beobachtungen des Capt. Roß ist die Weite der Davis-Straße nicht 400, wie sie auf allen Karten angegeben ist, sondern 160 Meilen.

II. In nautischer und physikalischer Hinsicht. 1) Eine vollkommenere Methode zu sondiren. Früher konnte man selten und zwar nur bei Windstillen mit einiger Gewißheit in 100 Faden sondiren. Durch Maßey's erfundene Sonde war man der Tiefe, betrug sie auch mehrere 100 Faden, ziemlich gewiß; aber während dieser Reise wurde die Tiefe oft in mehr als 1000 Faden gemessen; um die Gewißheit zu haben daß die Sonde wirklich den Grund erreichte, worin man sich sehr leicht irren kann, und auch zu gleicher Zeit die Bestandtheile des Bodens, so wie die Temperatur des Wassers in der gemessenen Tiefe zu erfahren, erfand Roß ein eigenes Instrument, das er Deep Sea Clam nennt. Hier sind einige Versuche welche damit auf der Isabella gemacht wurden, die beweisen, daß die Temperatur mit ziemlicher Genauigkeit auch in der größten Tiefe bestimmt werden kann. Den 1ten

*) Es sey mir erlaubt hier noch hinzuzufügen, daß ehe noch die Reisebeschreibung des Capt. Roß ins Publikum kam, dem Verfasser dieses Aufsatzes ein Exemplar der Karte welche das Werk von Capt. Roß, das doch als ein officielles angesehen werden kann, begleitet, aus England zugeschickt ward. Ich führe diesen Umstand an, um zu zeigen wie bereitwillig man in England ist dem Auslande das Neueste, sollte es selbst geographische Entdeckungen betreffen, mitzutheilen, und benutze diese Gelegenheit dem gütigen Sender, H. Barrow, Secretair der Admiralität, dessen mehreremale von mir auch in diesem Aufsatze rühmlichst Erwähnung geschehen ist, öffentlich meinen Dank abzustatten.

August in Melville-Bay wurde von einer Tiefe von 240 Faden eine Quantität Erde herauf gebracht, von welcher ein in diese Erde hineingesteckter Thermometer, eine Temperatur 29¾° Fahrenheit anzeigte. In des Prinz-Regenten-Bay, hatte die aus einer Tiefe von 450 Faden heraufgebrachte Erde genau die nämliche Temperatur. Im Eingange des Lancaster-Sundes betrug die Temperatur in 674 Faden 29½° und etwas tiefer in der Bay in 650 Faden, war sie 29°. Den 6ten September in 72° 23′ N und 73° W, ward aus einer Tiefe von 1050 Faden 6 Pf. Erde heraufgebracht, von welcher die Temperatur 28¾° war; den folgenden Tag wurde die Temperatur des Wassers mit einem Six-Thermometer gemessen, und in einer Tiefe von 500, 600, 700, 800 und 1000 Faden, verringerte sich die Temperatur von 35° bis 28¾°. Aus der Tiefe von 300 Faden wurde mit dem Deep Sea Clam ein 2½ Pf. schwerer Stein heraufgebracht, und einmal stieß in 216 Faden das Instrument auf einen Felsen, brach ein Stück davon ab, und brachte es herauf. Die mit dem Deep Sea Clam heraufgebrachte Erde, möchte wohl nicht die wahre Temperatur des Wassers in der Tiefe angeben, indeß kann der Unterschied nicht bedeutend seyn, weil das Gefäß, in welchem die Erde heraufgebracht wird, so fest verschlossen ist, daß nicht einmal das Wasser ablaufen kann. 2) Eine Vervollkommnung von Flinders Entdeckung, daß die Magnetnadel nicht nur die bekannte Eigenschaft besitzt, sich nach dem magnetischen Pole zu richten, sondern auch noch einer andern Abweichung unterworfen ist, welche man die Aberration der Magnetnadel nennen kann, und ihren Grund in der Menge des Eisens im Schiffe hat, welche Aberration größer oder kleiner ist, je nachdem der Cours des Schiffs östlich oder westlich ist. So z. B. ist die Abweichung der Magnetnadel im Canal von England beym Herausegeln d. h. bei einem ganz westlichen Cours, 32 und 33°; segelt man aber in den Canal wo der Cours Ost oder ON, so findet man die Abweichung nur 22 und 23°; während die wahre Abweichung am Lande beobachtet, nur 27° beträgt, d. i. das Mittel zwischen beiden Extremen. Capt. Flinders hatte Formeln gegeben, diese Aberration überall zu bestimmen; Capt. Roß hat indeß auf seiner Reise die Erfahrung gemacht, daß diese von Flinders vorgeschlagenen Formeln in hohen Breiten nicht anwendbar seyen, wo die Aberration viel größer als in geringen Breiten ist. So z. B. wurde die Abweichung den 5ten Juli auf einem Eisberge 80° — 01′ beobachtet, auf dem Schiffe bei einem Course W½ N 98° folglich betrug die Aberration 18°. Capt. Roß hat gefunden, daß es einen Wendepunkt gibt, der auf jedem Schiffe verschieden ist; liegt das Schiff in der Richtung des Wendepunkts, so hat die Magnetnadel keine Aberration; auf der Isabella war der Wendepunkt N 17° O; auf dem Alexander N 13° W. Ist dieser Punkt einmal durch Beobachtungen bestimmt, so bleibt er unverändert, vorausgesetzt, daß mit dem Eisen selbst keine Veränderung auf dem Schiffe vorgeht, und die Beobachtungen mit dem Kompasse auf einer und der nämlichen Stelle des Schiffs gemacht werden. Capt. Roß behauptet zwar, daß eine größere und kleinere Abweichung der Magnetnadel, Nähe des Landes, oder Nähe eines Schiffes von einem andern, den Wendepunkt verrücken könne; es war jedoch der Wendepunkt auf der Isabella der nämliche, in der Baffins-Bay sowohl wie auf den Schettland-Inseln, obgleich sich die Abweichung um 80° verändert hatte. Es mangelt uns bis jetzt eine Regel, zu jeder Zeit die Aberration der Magnetnadel zu finden, um die wahre Abweichung derselben zu erhalten; es kann indeß nicht fehlen, daß wir nicht bald in den Besitz solcher Regeln gesetzt werden sollten.

Das Werk von Roß enthält außer der Beschreibung der Reise mehrere Abhandlungen über die Botanik, Zoologie und Geologie der Arctischen Gegenden, auch eine über die Aurora Borealis und eine ausführliche Abhandlung von ihm selbst über die Aberration der Magnetnadel; ferner eine Liste

der verschiedenen ihm mitgegebenen physikalischen und nautischen Instrumente. Zur Bestimmung der Länge des Sekundenpendels ist ein von dem bekannten Capitain Kater erfundener Apparat gebraucht worden. Ueber die damit angestellten Beobachtungen hat eine Commität der Königlichen Societät ein sehr günstiges Urtheil gefällt. Sie wurden vorzüglich auf der Insel Waygatz in 70° 26′ gemacht und sind unstreitig dieser Art in so hohen Breiten. Von den vielen Compassen die man embarquirt hatte, waren ein Azimuthal-Compaß von Kater, mit welchem nur allein der Wendepunkt der Aberration bestimmt wurde, und ein ordinairer Compaß zum Steuern von dem Künstler Alexander in Leith, die besten. Ihre Vorzüge bestanden hauptsächlich darin, daß die Karten in einem guten Verhältnisse mit den Nadeln stehen, und die Suspension der Nadel besonders gut ist; bei starker Bewegung des Schiffs bemerkte man besonders die Vorzüge der Kompasse von Kater und Alexander; und den 3ten September, als der starke Nebel alle Compasse unwirksam machte, verloren diese zwei ihre Wirksamkeit nicht. Walker's Azimuthal-Compaß lobt Capt. Roß ebenfalls, nur ist die Karte zu schwer gewesen, und bei einer Abweichung von 110° mit einer Inclination von 86°, stockte der Compaß. Auch hatte Capt. Roß einen von Jennings Insulated- oder Sicherheits-Compassen am Bord; allein die Nadel ist nicht gut gewesen; jetzt aber, wie ich es aus einem Aufsatze meines Freundes Horsburgh in No. 253 des Philosophical Magazins von Tilloch sehe, ist diesem Fehler abgeholfen. Auf dem Schiffe Brassa, Capt. Dumbar im Mittelländischen Meere auf welchem vieles von Eisen ist, was gewöhnlich von Holz gemacht wird, sogar die Ankertaue von Eisen sind, auch im Schiffe sich viel Eisen befand, wurde die Magnetnadel des Jenningschen Compasses nicht im geringsten durch die Menge und Nähe des Eisens gestört. Der Admiral Penrose versuchte diesen Compaß mit einem Magnet, der stark genug war, 42 L. Eisen zu ziehen, und dennoch keine Wirkung auf diesen Compaß äußerte; so daß die Erfindung derselben von der höchsten Wichtigkeit für die Navigation zu seyn scheint. Die Expedition des Capt. Parry ist mit mehrern von diesen Compassen versehen.

Vier Inclinatoria waren am Bord, verfertigt von vier verschiedenen Künstlern: Nairke, Lockwood, Jones und Troughton. Das Inclinatorium des ersten wurde am besten befunden. Wollastons Dip Sector und Dip Mikrometer konnten in der Baffins-Bay, der zu großen Ungleichheit der Horizontal Refraction wegen, nicht gebraucht werden. Ein von dem Edinburger Künstler Adie erfundenes Instrument: Sympeisometer soll nach Roß, Vorzüge vor dem Marine-Barometer haben, weil es nicht viel Platz auf dem Schiffe einnimmt und von den Bewegungen des Schiffs nicht afficirt wird; allein da auch die Veränderungen der Temperatur auf den Sympeisometer wirken, so scheint es, daß man sich auf die Warnungen desselben nicht so wird verlassen können als auf die des Barometers, wo mit sehr geringen Ausnahmen ein jedesmaliges Fallen des Quecksilbers, einen starken Wind ankündigt; indeß mit dem Barometer zusammen kann das Sympeisometer von Nutzen seyn.

Zwei neu erfundene Logs, das eine von Jennings, das andere von Baine, werden sehr von dem Capt. Roß gelobt, so wie auch ein Höhen-Instrument von Kater, nur war es nach einem zu kleinen Maaßstabe. Ein Boot von einem Lieut. Cowley erfunden, soll bei Aufnahmen von Küsten von vorzüglichem Nutzen seyn; auch ist der Zweck desselben, die Mannschaft bei Verlust des Schiffs zu retten; eines Rettungsboots von Kork, erfunden von einem Plentz, wird auch mit Lob erwähnt, wiewohl glücklicher Weise kein Gebrauch davon zu machen nöthig war.

Krusenstern.

Instruction

für die

astronomischen und physikalischen Arbeiten auf der Reise nach dem Nordpol,

unter dem Commando des Herrn v. Kotzebue.

Bei der großen Seltenheit wissenschaftlicher Reisen nach entfernten Himmelsstrichen, ist es von ungemeiner Wichtigkeit, daß besonders bei den Expeditionen welche durch den Geist ihrer Ausrüstung und ihrer Führer einen besondern Gewinn für Geographie und allgemeine Naturkunde erwarten lassen, wenigstens von theoretischer Seite nichts versäumt werde, was dem mit noch andern Sorgen beschäftigten, durch mancherlei Schwierigkeiten gehinderten Seefahrer, sein Geschäft erleichtern und seine Thätigkeit auf die nützlichsten Arbeiten hinweisen kann. An sich hält es freilich schwer, die zahllose Menge der mannichfaltigen Formen, unter welchen die Natur ihre Kräfte in den Erscheinungen entwickelt, zum voraus mit einiger Vollständigkeit anzudeuten, und eine physikalische Instruction für den Seefahrer ließe sich weit bequemer in die einfache aber nicht genug zu empfehlende Vorschrift zusammen fassen: „Jede ungewöhnliche Erscheinung aufmerksam zu beobachten und umständlich zu beschreiben," und besonders alles Meßbare zu messen. Dessen ungeachtet wird auch ein unvollkommner Versuch, die Arbeiten des Seefahrers in dieser Hinsicht einzutheilen und seine Anstrengungen auf die wichtigsten Gegenstände hinzuweisen, für das Gedeihen seiner Bemühungen nicht ohne Nutzen seyn.

Die Geschäfte des wissenschaftlichen Seefahrers zum Behufe der allgemeinen Physik, zerfallen in zwei Hauptabtheilungen: in astronomische Beobachtungen und in physikalische Versuche und Wahrnehmungen. Nicht nur unterscheiden sich solche Expeditionen von den gewöhnlichen Seereisen durch eine vollständigere und sorgfältigere astronomische Bestimmung der täglichen Länge und Breite des Schiffs nach den besten Methoden, sondern gerade nur auf diesen sind diejenigen Beobachtungen möglich, welche den Wissenschaften Nutzen bringen können. Unter den erstern sind nicht nur diejenigen Beobachtungen begriffen, durch welche die tägliche Stelle des Schiffs oder die Lage der Küsten bestimmt wird, sondern auch noch solche, die obgleich sie eigentlich noch in die Physik gehören, doch in der Astronomie eine besondere Anwendung finden; die letztern hingegen beziehen sich mehr auf die Naturgeschichte unsers Erdkörpers selbst und die auf seiner Oberfläche wahrzunehmenden Erscheinungen.

Astronomische Beobachtungen.

1. Bestimmung der Länge und Breite.

Ueber die Bestimmung dieser wesentlichen Theile der Schifffahrt durch die Schiffsrechnung, wird in den allgemeinen Lehrbüchern der Navigation hinreichende Anleitung gegeben. Wir bemerken nur, daß gerade solche Reisen am besten geeignet wären, neue Vorschläge von Instrumenten zur Ersetzung der gewöhnlichen Logs in Prüfung zu nehmen. Die Einfachheit dieses allgemein gebrauchten Werkzeugs, wird ihm noch lange seine Stelle unter den ersten Instrumenten der Seefahrer sichern und seine etwanigen Mängel lassen sich durch ein häufigeres Auswer-

sen desselben, durch ein öfteres Nachmessen der Logleine unter gehöriger Anspannung, wodurch Anwendung von länger laufenden Sanduhren als die Halbminuten-Gläser sind, bedeutend vermindern. Die Sanduhren selbst müssen von Zeit zu Zeit mit einem guten Chronometer verglichen werden, besonders wenn es nicht solche sind, in welchen das Zuschmelzen der Gläser, den Sand vor dem Einfluß der Feuchtigkeit sichert. Die verschiedenen Methoden, die Breite aus astronomischen Beobachtungen abzuleiten, sind ebenfalls bekannt. Auf einer Reise nach dem Nordpol möchten auch besonders die Beobachtungen der größern Fixsterne und der Planeten in den langen Dämmerungen zu empfehlen seyn. Die Breitenbestimmung aus Mondshöhen, kann wegen Ungewißheit der Zeit der größten Höhe auch bei einer guten Beobachtung zuweilen um einige Minuten fehlerhaft werden, wenn der Mond nahe am Aequator, mithin seine Bewegung in der Abweichung sehr starck ist. Daß man übrigens auch außer dem Mittage sowohl zur Erkenntniß der Strömungen, als auch bei Küsten-Ausnahmen der Breitenbestimmungen nicht zu viele haben könne, bedarf keiner Erinnerung. Wenn man am Lande sich befindet, so ist es rathsam, die Sonnenhöhen zur Zeitbestimmung so wie für die Breite mit dem künstlichen Horizont zu nehmen, wozu man in verschiedenen Werken, z. B. in Bohnenbergers Anleitung zur geographischen Ortsbestimmung vollständige Anleitung findet. Die Bestimmung der Länge geschieht theils durch Chronometer theils durch Monddistanzen. In Absicht der Erstern lehrt die Erfahrung, daß auch die besten Instrumente dieser Art, wenn sie eine beträchtliche und anhaltende Temperaturänderung erleiden, ihren Gang allmählig ändern, und zwar scheint die Wirkung der Kälte und Wärme erst nach Verfluß einiger Tage an den Uhren merkbar zu werden, was wohl einer allmähligen Verdichtung oder größern Flüssigkeit des sehr geringen Antheils von Oel zuzuschreiben ist, dessen diese Maschinen, auch wenn die Reibungen durch feine Steine vermindert werden, doch noch bedürfen. Wenn man zwei oder mehrere gute Seeuhren hat, so ist eine tägliche Vergleichung derselben, sehr anzurathen, sowohl um die Länge nach jeder zu bestimmen, als auch besonders deswegen, weil man aus der Veränderung ihrer täglichen Unterschiede die Epoche erkennen kann, in welcher sie ihren Gang zu ändern anfingen. Nach und nach ist man auch im Stande bei jeder derselben die Richtung und einiger Maaßen auch das Quantum der Aenderung ihres täglichen Ganges für eine gewisse Zunahme oder Abnahme der Lufttemperatur anzugeben, und hieraus die wahrscheinlichste Verbesserung einer gefundenen Länge abzuleiten, das zuverlässigste Mittel zur Längenbestimmung, bleiben jedoch immer die Monddistanzen, nur müssen dieselben in bedeutender Anzahl und wo möglich mit stark vergrößernden Instrumenten gemacht werden. Man muß sich bemühen bei dieser schwierigen Beobachtung dem Körper eine möglich feste Lage zu geben. Man räth gewöhnlich an, bei den Distanzen von der Sonne den Mond directe anzusehen und die Sonne reflectiren zu lassen. Allein bei guten mit lichtstarken Fernröhren versehenen Sextanten, ist es vortheilhafter, hierin keine besondere Regel sondern nur die Bequemlichkeit der Lage des Körpers zu Rathe zu ziehen, und die Weisung des Indexfehlers am Sextanten nie zu verabsäumen. Besonders muß der Beobachter darauf sehen, daß er die Ränder der Sonne und des Mondes genau zur Berührung bringe, ohne weder einen Zwischenraum noch Eingriff zu gestatten, wozu besonders die starken Vergrößerungen sehr dienlich sind. Die Fehler der Dampfgläser muß man durch Umkehren derselben oder auch dadurch zu erforschen suchen, daß man den Monds-Durchmesser mit und ohne Dampfgläser mißt. Eine bedeutende Beihülfe für den Beobachter ist es auch, wenn die Sonnen- und Mondshöhen zugleich mit den Distanzen gemessen werden. Zur Berechnung sind Mendozas Tafeln allen andern Hülfsmitteln und Methoden vorzuziehen.

Zunächst nach der Bestimmung der Länge und Breite, beschäftigt den Seefahrer die Abweichung der Magnetnadel. Ohne über die Methoden zur Beobachtung und Berechnung des Azimuths uns einzulassen, bemerken wir nur, daß man den localen Einwirkungen der im Schiffe befindlichen größern oder kleinern Eisenmassen nur durch die Menge der Beobachtungen an verschiedenen Stellen des Schiffes entgehen könne; daß man von Zeit zu Zeit die Spitze des Stiftes welcher die Magnetnadel trägt, untersuchen und nachschärfen, zuweilen auch, um den Magnetismus der Nadel zu vermehren, dieselbe mit einem starken künstlichen Magnet von der Mitte nach den Enden hin bestreichen müsse, dergestalt nämlich daß man auf die nördliche Hälfte der Nadel das südliche Ende des Magneten setzt und umgekehrt. Flache und breite Nadeln scheinen den dünnen und leichten, und harte messingene Hütchen, den, die tragende Spitze leicht zerstörenden, agatenen vorzuziehen zu seyn.

2. Aufnahme von Küsten und Entwerfung derselben.

Ohne uns in eine vollständige Instruction über diesen wichtigen Gegenstand einzulassen, erlauben wir uns nur im allgemeinen diejenige Verfahrungsart hierbei anzugeben, welche sich uns als die kürzeste und hülfreichste bewiesen hat.

Das Ganze der Küsten-Aufnahme beruht auf der Bestimmung der Entfernungen der ausgezeichneten Punkte einer Küste, z. B. der Vorgebirge oder Bergspitzen und der äußersten Enden des zu sehenden Landes. Gewöhnlich begnügt man sich, die Richtung solcher Punkte, mit einer ungefähren Compaßpeilung zu bestimmen, und ihre Entfernung nach dem Augenmaaße anzugeben, allein diese Methode wird, wegen der sehr ungleichen Durchsichtigkeit der Luft immer etwas unsicher bleiben. Gleichwohl ist sie zuweilen das einzige Hülfsmittel, und es ist nicht zu läugnen, daß man durch Uebung eine ziemliche Fertigkeit in solchen Schätzungen, besonders für nähere Gegenstände, erlangen könne, allein immer verdient die Methode der Triangulirung, wo sie nur immer anzuwenden ist, den Vorzug. Als Basis der Dreiecke, dient der Weg des Schiffs längs der Küste. Man bestimme also erstlich, wo möglich durch gute astronomische Beobachtungen die Stelle des Schiffs für eine bestimmte Zeit. Sodann entwerfe man sogleich und schnell eine möglichst richtige Profilzeichnung der Küste (NB. Eigentlich ist es besser diese Zeichnung etwas früher zu machen, damit sie auf dem Moment der astronomischen Ortsbestimmung schon fertig sey,) und bezeichne auf derselben die wichtigern und erhöheten Punkte mit den Buchstaben des Alphabets. Hierauf bestimme man mit einem oder zwei guten Compassen, durch wiederholte Peilungen die genaue Richtung eines ausgezeichneten Gegenstandes, den wir a nennen wollen, auf dem linken Ende der Zeichnung und eben so zur Bestätigung diejenige des äußersten Gegenstandes zur Rechten. Mit dem Octanten oder einem Dosensextanten messe man schnell nach einander die Winkel ab, ac, ad, rc. welche die folgenden bezeichneten Gegenstände b, c, d, und so ferner zur Rechten mit dem Punkte a machen, welche ein Gehülfe sogleich niederschreibt. (NB. Es ist bequemer und vollkommen hinreichend, diese Beobachtungen mit dem bloßen Auge zu machen und die Winkel nur auf etliche Minuten genau abzulesen. Die Compaßpeilung muß in Graden und Theilen derselben gegeben werden). So wie dieß geschehen ist, nimmt man noch einmal mit dem Compaß die Richtung des ersten und des letzten Punktes der Küstenzeichnung. Das Mittel aus dieser und der frühern Bestimmung, gibt die Lage derselben für die Zeit der Winkelmessung. Alle diese Verrichtungen müssen wo möglich innerhalb einer Viertelstunde beendigt seyn.

Nach Verfluß einiger Zeit, z. B. einer oder zwei Stunden, je nach Maaßgabe der Schnelligkeit des Schiffes und der scheinbaren Ortsveränderung der Gegenstände, wird die nämliche Operation vollständig wiederholt, wobei jedoch, wenn die Küstenansicht sich nicht wesentlich geändert hat, noch das vorige Profil benutzt werden kann. Die Schnelligkeit mit welcher durch die Winkelmessung mit dem Sextanten, eine Menge der Punkte bestimmt wird, und die Genauigkeit mit welcher die Orientirung der Endpunkte, mithin auch die der zwischenliegenden, durch wiederholte Beobachtung festgesetzt werden kann, machen den wesentlichen Vorzug dieser Verfahrungsart aus, welcher noch folgende Bemerkungen zur Vervollständigung dienen können.

1. Da, zumal in der Nähe von Küsten, die Meeresströmungen oft bedeutend sind, so ist es von der größten Wichtigkeit, die Stelle des Schiffes soviel immer möglich, durch astronomische Beobachtungen festzusetzen, was bei hellem Wetter durch öftere Sonnenhöhen mit Hülfe der Chronometer, wenigstens in Absicht auf die Länge bewerkstelliget werden kann. Zuweilen kann man außer dem Mittage, entweder mit Zuziehung der nach Douwes benannten Methode für welche Mendozas Tafeln eine bequeme Berechnung darbieten oder durch eine Mondskulmination, oder in der Morgen- und Abenddämmerung mit Sternen, die Breite für irgend eine Zeit bestimmen, wodurch man ebenfalls in den Stand gesetzt wird, die Mängel der Schiffsrechnung zu verbessern.

2. Man achte sorgfältig auf die Veränderungen des äußern Ansehens der Küsten, und die relativen Verrückungen der merkwürdigern Gegenstände. Besonders versäume man ja nicht den Moment zu benutzen, wo etwa ein neues Vorgebirg hinter einem andern hervortritt, oder sich auch hinter eine andere Landecke zurückzieht. Indem dieß geschieht, muß man durch eine möglichst genaue Peilung mit dem Compaß, die Richtung beider Vorgebirge zu bestimmen suchen, wobei man nicht vergessen darf, die Zeit dieser Beobachtung ebenfalls zu notiren. Die Orientirungen haben den bedeutenden Vortheil, daß sie von allen Fehlern in der Ortsbestimmung des Schiffes ganz unabhängig sind.

3. Eben so wichtig ist es auch den Moment in Acht zu nehmen, wo einer zu der bestimmenden Gegenstände genau in einer der vier Weltgegenden Ost oder West, Süd oder Nord zu stehen kommt. Kann man im ersten Fall eine Breitenbestimmung mit dieser Wahrnehmung verbinden, so ist wenigstens die Breite dieses Punkts gesichert. Geht ein Gegenstand in wahrem Süd- oder Nordpunkt durch, so darf man bei hellem Wetter nicht unterlassen, Sonnenhöhen zu nehmen, um eine Länge durch die Chronometer zu bestimmen. Hierbei ist nicht zu vergessen, daß man bei der Bestimmung der Weltgegenden auf die Abweichung der Magnetnadel Rücksicht zu nehmen habe, auch ist es dienlich die Zeit der Uhr zu bemerken.

4. Man versäume es nicht, auch auf den spätern Stationen noch Winkel nach solchen Gegenständen zu messen, deren Lage durch frühere Durchschneidung der Winkel bereits festgesetzt ist. Nicht nur ist es dienlich, die Lage eines Punktes noch durch eine neue Durchschnittslinie zu bestätigen oder zu verbessern, sondern solche Winkel nach bereits bestimmten Gegenständen, leisten oft den wichtigen Dienst, daß sich aus denselben die Stelle des Schiffs selbst, bei der spätern Winkelmessung mit vieler Genauigkeit ableiten läßt. Dieser Vortheil ist vorzüglich dann von besonderm Werth, wenn man etwa nach einem unregelmäßigen Laviren oder Beilegen während der Nacht, des Morgens die Verbindung mit den gestrigen Punkten wieder anknüpfen und die Stelle des oft durch Strömungen entführten Schiffes ausmitteln soll.

Das erste Geschäft bei der Entwerfung der gemachten Aufnahmen, ist die Eintheilung des geographischen Netzes, in welches dieselben eingetragen werden sollen; dazu bedient man sich in allen Fällen am besten der Mercatorischen Projection, in welcher die Meridiane sowohl als die Parallelbreite des Aequators gerade und parallele Linien sind, die sich unter rechten Winkeln durchschneiden; der Maaßstab nach welchem der Entwurf gemacht werden soll, ist an sich willkührlich, und richtet sich zum Theil nach der Genauigkeit der Messungen und der Menge der einzutragenden Details; doch ist es in den meisten Fällen so anzunehmen, daß der Raum einer Gradminute auf dem Papier eine wohl bemerkbare Größe würde, wodurch ein Grad die Länge von etwa einem halben Fuß und drüber erhält, eine Ausdehnung die zumal bei Entwerfung von Buchten, Hafen u. dgl. noch vermehrt werden muß, aber beim Copiren der Karte leicht auf ein kleineres Maaß reducirt wird. Man mache sich also vorerst einen Maaßstab von der Größe eines Längengrades, und trage nach diesem die Eintheilung der Längengrade am horizontalen Rande des Planes auf. Die jedem Breitengrad zugehörige Ausdehnung, findet man in den Tafeln der wachsenden Breiten (Mendozas Tables pag. 651 et seq. Meridional-Parts) in Längenminuten ausgedrückt, wo man die Größen der einzelnen oder auch der halben und viertel-Grade, durch eine leichte Subtraction erhält.

Nachdem auch die Breitengrade aufgetragen und eingetheilt worden sind, ist das Erste: den vollständigen Lauf des Schiffes auf der Karte zu verzeichnen, indem man diejenige Punkte, die durch astronomische Beobachtungen bestimmt sind, als Fundamentalpunkte festsetzt, und dann zwischen denselben den Weg des Schiffes nach dem Logbuch verzeichnet. Bei jedem Eckpunkt dieser gebrochenen Linie, wird die Zeit in welcher das Schiff in dieser Station sich befand, beigeschrieben.

Hierauf trägt man von der ersten Station aus, den in Graden gegebenen Rhumb des ersten Gegenstandes zur Linken auf, und von dieser Linie ab, vermittelst eines guten Transporteurs alle übrigen gemessenen Winkel. Jeder Visir-Linie setzt man den in der Küsten-Ansicht verzeichneten Buchstaben bei; nach diesem geht man zur zweiten Station über und verzeichnet von dort aus auf gleiche Weise die gemessenen Winkel. Die Durchschneidung gleichnamigter Gesichtslinien, gibt den Punkt an, wo jener Gegenstand sich befindet. Die Winkel auf der dritten Station, geben theils neue Bestimmungen theils Bestätigungen und Verbesserungen, der durch die beiden frühern Messungen festgesetzten Punkte an die Hand. Mittlerweile werden auch diejenigen Beobachtungen aufgetragen, wo sich ein Gegenstand im magnetischen oder auch im wahren Meridian des Schiffes oder im Ost- und Westpunkte desselben befand; was entweder zur Bestimmung des Punktes selbst, oder wenn seine Lage bereits ausgemacht wäre, zur Berichtigung der verzeichneten Schiffsrolite dienen kann. Eben dazu dienen auch die nach bekannten Gegenständen gemessenen Winkel, deren wenigstens zwei seyn müssen. Um sie für die Bestimmung der Stelle des Schiffs zu benutzen, trage man auf einem sehr durchsichtigen Papier, aus einem Punkt die drei Linien auf, welche jene Winkel einschließen und schiebe dieses Papier so lange auf dem Plane umher, bis die drei Gesichtslinien die betreffenden Punkte zugleich genau durchschneiden. Das Centrum dieser Winkel ist der Standpunkt des Schiffes. Statt zweier Winkel, können mit Vortheil noch mehrere auf eben diese Weise benutzt werden. Diese Methode ist desto genauer, je richtiger die Gegenstände bestimmt sind, nach denen die Winkel gemessen worden, und jemehr diese selbst einem rechten Winkel sich nähern.

Nachdem auf der Karte eine hinreichende Anzahl von Punkten bestimmt ist, wird der Umriß der Küste und die Richtung und Vertheilung der Gebirge nach dem Augenmaaß eingetragen, wobei denn

die frühern erwähnten Profilzeichnungen, dem durch immer neue Gestaltungen des Landes zerstreuten Gedächtnisse sehr gut zu statten kommen. Es ist auch rathsam, noch vor der Verfertigung des Plans, die man oft wegen der schnellen Vermehrung der Aufnahmsarbeiten verschieben muß, noch im Angesichte des Landes, einen ungefähren stereographischen Entwurf von den Einbiegungen der Küste und den Verästungen der Gebirge nach Art der Ingenieure zu machen. Ueber die Darstellung und die charakteristische Bezeichnung einzelner Theile, als Bäume, Waldungen, Felsen, und über die beste Bergschraffirung geben mehrere Werke die vom Aufnehmen der Gegenden handeln, genügende Auskunft.

Um Verwirrung zu vermeiden, ist es bequemer, bei der ganzen Entwerfung, auf die Abweichung des Compasses keine Rücksicht zu nehmen, sondern alle Rhumben nach dem unverbesserten Compaß aufzutragen; erst nach Vollendung der Arbeit werden die Meridiane und Parallelkreise von dem Mittelpunkt der Karte aus, um so viel gedreht als der Winkel der jener Gegend zugehörigen magnetischen Variation beträgt.

Die Aufnahme von Bayen, Rheden und Hafen, ist von dem allgemeinen Geschäft der Küstenaufnahme nur darin verschieden, daß man mehr die Methoden der Feldmesser in Anwendung bringen, und zuweilen eine Standlinie am Ufer messen kann, von deren Enden aus die Winkel nach den wichtigsten Punkten ebenfalls mit dem Sextanten genommen werden.

Zuweilen kann auch die Entfernung des vor Anker liegenden Schiffes, von einem am Ufer befindlichen Gegenstand als Basis der Dreiecke angenommen werden, doch muß man dabei auf die Veränderungen Rücksicht nehmen, welche die Strömungen und Winde in der Stelle des Schiffs hervorbringen.

Die obenerwähnte Methode durch zwei oder mehrere Winkel nach Gegenständen von bekannter Lage, den Standpunkt des Beobachters zu bestimmen, findet besonders auch eine vortheilhafte Anwendung, wenn man Lothungen machen, oder die Umfänge der Sandbänke, die unter Wasser liegen, angeben soll.

Ein Gegenstand der die Aufmerksamkeit des Seefahrers verdient, ist die Messung merkwürdiger und hoher Berge. Nicht nur ist die Kenntniß ihrer Höhe für die physische Geographie wichtig, sondern sie kann auch spätern Seefahrern dazu dienen, aus dem gemessenen Höhenwinkel des Berges ihre Entfernung von demselben zu erfahren. Es gibt hauptsächlich zwei Methoden die Höhen der Berge zu bestimmen, die eine durch die Höhe des Quecksilbers im Barometer, die andere durch trigonometrische Berechnung des rechtwinklichten Dreieckes, in welchem die horizontale Entfernung des Beobachters vom Berge und der Höhenwinkel unter welchem er jenem erscheint, gegeben sind. Die barometrische Methode ist, wenn man auch die Mängel die in dem Instrumente selbst und den veränderlichen Elementen der Berechnung liegen, nicht in Anschlag bringen will, auf solchen Reisen deswegen nicht leicht anwendbar, weil in unbekannten, wenig bevölkerten, meist noch wilden Ländern, man kaum einen Fußsteig auf der Ebene findet, geschweige dann einen Weg der über Felsen und Wald auf den Gipfel eines noch nie besuchten hohen Berges führte. Es bleibt uns also nur die trigonometrische Methode übrig, und selbst diese nur in einem unvollkommenen Grade. Nicht nur ist die horizontale Entfernung nur einiger Maßen bekannt, sondern auch die Höhenwinkel lassen sich zur See nicht mit der höchsten Genauigkeit messen; doch ist auch eine ungefähre Bestimmung noch ein Gewinn für die Wissenschaft, welcher der Mühe des Reisenden werth ist. Die einfachste Betrachtung dieser Aufgabe, liegt in der Vorstellung eines geradlinichten rechtwinklichten Dreiecks, in welchem die horizontale Entfernung der Radius die senkrechte Höhe des Berges, die Tangente des gemessenen Höhenwinkels ist. Man suche also erstlich durch die obenerwähnten Mittel eine merkatorische Karte, von der einen Berg umgebenden Gegend zu ma-

chen, auf der die verschiedenen Stationen, in welchen die Höhenwinkel gemessen werden, genau bestimmt sind. Die Entfernungen dieser Stationen von dem Punkt wo die Spitze des Berges liegt, werden auf der zur Seite liegenden Skale der Breitengrade gemessen, und die gefundenen Minuten oder sogenannten italienischen Meilen mit der Zahl 951, 6 multiplicirt, um sie in französische Toisen zu verwandeln. Den gemessenen Höhenwinkel verbessere man, wenn er auf dem Schiffe genommen wurde, für die Vertiefung des Meerhorizontes (Dip of the horizon) und ziehe unter allen Umständen noch den zwölften Theil der in Gradminuten gegebenen Entfernung von dem Höhenwinkel ab, als den Betrag der terrestrischen Faction. Man hat sodann, wenn die Entfernung nicht bedeutend und der Höhenwinkel ziemlich groß ist $h = D \times \text{tang. } e'$; wobei h die Höhe des Berges, D die gemessene Entfernung (beide in Toisen) und e' den durch Indexfehler, die Vertiefung des Horizontes und irdische Strahlenbrechung verbesserten Höhenwinkel bezeichnen. Ist aber die Entfernung vom Berge beträchtlich, so muß man noch auf die Krümmung der Erde Rücksicht nehmen, und die Formel der Höhenberechung wird alsdann $h' = D \frac{\sin. (e' + \frac{1}{2} c)}{\cos. (e' + S.)}$ wo c die gemessene Entfernung des Berges in Gradminuten und deren Zehntheilen bezeichnet. Ein Beispiel wird dieß genügend erläutern. Am ersten Juli 1805, wurde bei den kurilischen Inseln in 18° 6′ N Breite und 206° 50′ W Länge, von Greenwich die Höhe des Pics auf der Insel Matana gemessen. Der Höhenwinkel betrug nach Abzug des Indexfehlers und der Vertiefung des Seehorizontes 3° 26′, die horizontale Entfernung des Schiffs von der Mite des Berges = e fand sich auf der gemachten Karte = 12′, 4 Minuten. Man hat also $\frac{1}{12}$ c = 1. 0 Min. und daraus $e' = (3° 26' - 1' 0) = 3° 25'$; $(e' + \frac{1}{2} c) = 3° 31', 2$, und $(e' + c) = 3° 37', 4$; die Entfernung des Berges in Toisen = 951, 6 × 12, 4 = 11800 Toisen = D. Die Rechnung ist also nach der ersten Formel

log. D	= 4,07188	nach der zweiten Formel hat man	
log. tg. e′	= 8,77600	log. D	= 4,07188
log. h	= 2,84788	log. sin. $(e + \frac{1}{2} C)$	= 8,78815
Also h	= 704, 5 Toisen		2,86003
		log. cos. (e + c)	= 9,99913
		log. h′	= 2,86090
		Also h′	= 725,9 oder 726 Toisen;

so daß hier die Vernachläßigung der Krümmung der Erde die Höhe um 22 Toisen zu klein macht.

2. Astronomische Beobachtungen
zur Bestimmung der horizontalen Strahlenbrechung.

Die Untersuchungen über die Strahlenbrechung, sind zwar eigentlich von der Beschaffenheit, daß sie genauere und feinere Beobachtungen vorauszusetzen scheinen, als man dem Seefahrer gewöhnlich zutraut. Gleichwohl treten hier zwei Vortheile zusammen, welche auch die Bemühungen des Seefahrers für dieses wichtige Element der praktischen Astronomie nutzbar machen können. Auf der einen Seite sind die Wirkungen der Refraction gerade in denjenigen Beobachtungen, für welche der Seefahrer die beste Ge-

legenheit hat, und einer so wenig umständlichen Vorrichtung bedarf, am stärksten, und auf der andern Seite ist sein Hauptwerkzeug der Spiegelsextant, sowohl durch die Vorzüge der theoretischen Einrichtung als durch die Vollkommenheit in welcher dasselbe heut zu Tage von guten Künstlern verfertigt wird, besonders geschickt, auch geringe Größen mit genügender Genauigkeit zu messen, wie dieses die Monddistanzen, und die Messungen des Sonnendiameters beweisen. Die Vermehrung der Refraction durch Kälte wird ein Bewegungsgrund mehr auf einer Reise nach dem Nordpol ihre Wirkungen zu untersuchen.

Die Beobachtungen welche der Seefahrer über die Wirkung der Strahlenbrechung anstellen kann, bestehen hauptsächlich in folgendem:

Man beobachte genau die wahre Zeit zu welcher der obere und der untere Sonnenrand beim Aufgang oder Untergang den Horizont berühren oder verlassen, und vergleiche dieselbe mit derjenigen, welche man aus der damaligen Länge und Breite des Schiffes berechnen kann, wobei man die Zeitbestimmung zu Hülfe nimmt, welche sich aus Sonnenhöhen, die über zehn Grade betragen, ergeben hat. Eben so versäume man nicht, die Zeit des Chronometers zu bemerken, wann die Sonne die Höhe von 0° 30′ von 1°, 1½°, 2° erreicht, wobei man, wie bei den größern Sonnenhöhen, sich nicht mit einer einzigen Beobachtung genügt, sondern etwa von 5 zu 5 oder von 2½ zu 2½ Minuten, auf welche man zuvor die Alhidade einstellt, die Höhenbestimmung sich folgen läßt. Einer noch größern Genauigkeit ist die Beobachtung fähig, wenn man etwa am Lande sich befindet, und die wahre Zeit, durch die correspondirenden Höhen bestimmen kann.

Man messe ferner wenn die Sonne nahe am Horizonte ist, zu wiederholtenmalen ihren verticalen und horizontalen Durchmesser; bei jeder Messung notire man die Zeit der Uhr, und ein Gehülfe bestimme zugleich die Höhe der Sonne. Beim Monde sind diese Beobachtungen nur im Plenilunio möglich.

Alle diese Beobachtungen müssen mit den besten Sextanten und mit guten Chronometern gemacht, und die Winkel mit möglichster Schärfe abgelesen werden; bei der Zeitbestimmung ist noch auf Theile von Secunden Rücksicht zu nehmen. Zugleich ist es wesentlich, bei denselben den Stand des Barometers und eines freihängenden Thermometers genau zu bemerken.

Die Beobachtung des Auf- und Untergangs von Sonne und Mond, kann auch zur Prüfung einer in der nautischen Astronomie vorkommenden, selten angewandten Aufgabe dienen: aus der Dauer welche der Sonnen-Durchmesser braucht, um den Horizont auf- oder niederzusteigen, die Breite des Schiffs zu bestimmen. Die langsame Höhenbewegung der Gestirne in hohen Breiten, scheint diese Methode höchstens für jene Gegenden brauchbar zu machen.

Auch bemerke man endlich, wo sie sich etwa ereignen sollten, auf die Erscheinungen einer unregelmäßigen Strahlenbrechung z. B. die eines gedoppelten Horizontes, indem man den Abstand des Scheinbildes vom wahren Streif des Horizontes, die oft beide zugleich über einander sichtbar sind, zu bestimmen sucht. Gewöhnlich sind diese Phänomene mit einer ungleichen Temperatur der Luft in verschiedenen Höhen und der Oberfläche des Wassers verbunden, so daß man nicht vergessen darf, auch die Temperatur der Luft nahe am Wasser und in einer größern Höhe (etwa auf dem Mars) und hinwiederum auch die des Wassers zu untersuchen. Aehnliche Erscheinungen z. B. die sogenannte fata Morgana (Franz Mirage) ungewöhnliche Erhebung entfernter oder gar unter dem Horizont liegender Seeküsten, verdienen ebenfalls die Aufmerksamkeit des Seefahrers, welcher dieselben durch Zeichnungen aufzunehmen und nach Möglichkeit durch Messungen näher zu bestimmen hat.

Physikalische Beobachtungen.

Eine der interessantesten physikalischen Untersuchungen betrifft einen Gegenstand der nicht nur für die Kenntniß unsers Erdkörpers wichtig ist, sondern dessen nähere Erforschung unter gewissen Umständen der Schifffahrt nützlich werden kann. Es ist dieses die merkwürdige Eigenschaft der Magnetnadel, auf der nördlichen Hälfte der Erdkugel ihr nördliches Ende, auf der südlichen das südliche niederzusenken. Da diese Neigung mit der Entfernung vom Aequator zunimmt, so hat man sich schon längst bemüht, durch eigens dazu bestimmte Werkzeuge (Inclinatorien, engl: Dipping needle), dieselbe auf verschiedenen Stellen der Erde zu messen. So wenig nun freilich die Beweglichkeit des Schiffs zu solchen Beobachtungen geeignet scheint, so ist dagegen der Vortheil des Seefahrers, die entlegensten Gegenden der Erde besuchen zu können, für diesen Gegenstand von solcher Wichtigkeit, daß auch unvollkommenere Bestimmungen für die Wissenschaft ein Gewinn sind. Die Schwankungen des Schiffs sind jedoch nicht das einzige Hinderniß, das der wahren Kenntniß der Neigung im Wege steht. Ein viel bedeutenderes liegt in der Schwierigkeit, Inclinations-Nadeln zu verfertigen, welche im nicht magnetischen Zustande bei allen Umkehrungen genau im Gleichgewichte stehen, von keiner andern Kraft als nur der des Magnetismus vexirt werden, und die dabei für die leisesten Abstufungen dieser Kraft empfindlich sind; das letztere hat man dadurch zu bewerkstelligen gesucht, daß man die Axe der Nadel auf Frictionsräder laufen ließ, eine Vorrichtung die jedoch von den neuesten Beobachtern Humbold, Biot und Tobias Mayer, als unnütz weggelassen und mit sehr feinen Axen, die in agatnen Höhlungen laufen, vertauscht worden ist. Die Einwirkung einer unvollkommenen Abgleichung der Nadel zu beseitigen, rieth Cavendish an, sie mit beweglichen Gewichten zu versehen, durch deren angemessene Entfernung vom Mittelpunkt, die Nadel durch die bloße Wirkung der Schwere so ziemlich in derjenigen Neigung zur Ruhe käme, welche der magnetischen Kraft für diese Breite zukäme, damit der Magnetismus die übrigen Hindernisse desto leichter überwinden könnte. Allein nicht gerechnet, daß man bei einer solchen Einrichtung in den Verdacht kömmt, die Erscheinung die man beobachten will, selbst construirt zu haben; so ist auch das Abgleichen jener Momente bei jeder bedeutenden Breitenänderung kein Geschäft für den Seefahrer, und besonders ist die nachlässige Art mit welcher jene Momente befestigt und jeder zufälligen Störung Preis gegeben worden sind, verwerflich. Unter diesen Umständen gibt es keine allgemeine und zuverlässige Methode die wahre Inclination der Magnetnadel zu finden, als, indem man die Nadel über quer umwendet, und dann auch, mit Hülfe eines starken Magnets, ihre Pole umkehrt, und so die Neigung in vier verschiedenen Lagen beobachtet; die beiden erstern Beobachtungen geben die Lage des Schwerpunktes der Nadel in der vertikalen Richtung (in der Breite der Nadel), die letztern seinen Abstand vom Mittelpunkt in der horizontalen Richtung (nach der Länge der Nadel) zu erkennen. Hat der Künstler die Nadel so genau abgeglichen, daß der Schwerpunkt in jeder Richtung äußerst wenig vom Mittelpunkt entfernt ist, was sich aus der nahen Uebereinstimmung der vier Beobachtungen erkennen läßt, so ist es, zumal bei geringen Neigungen hinreichend, das Mittel aus demselben für die wahre Neigung anzunehmen. Wenn sich aber beträchtliche Unterschiede ergeben, so ist es nöthig für die unrichtige Lage des Schwerpunktes noch besondere Rechnung zu tragen. Das Verfahren bei der Beobachtung selbst, ist folgendes:

1. An Tagen wo die Bewegung des Schiffs geringe ist, setze man das Inclinatorium auf einem besondern Gestelle auf das Verdeck, so viel möglich entfernt von den beträchtlichen Eisenmassen des Schiffes. (Für Beobachtungen auf dem Schiffe ist eine Aufhängung des Instruments zwischen beweglichen Ringen, nach Art des Compasses nicht undienlich), dann drehe man nach dem Compasse das Inclinatorium in die Richtung des magnetischen Meridians, lege die Nadel ein, und beobachte die verschiedenen Grade auf welche die Extreme ihrer Schwingungen fallen. Das Mittel dieser Schwingungen, in sofern sie nicht durch eine zufällige störbare Schwankung des Schiffes, während der Beobachtung geändert werden, gibt die erste Beobachtung, bei welcher wir die Eintheilung als nach Osten gekehrt annehmen, sie heiße A. Nun drehe man das Instrument um seine vertikale Axe, um 180 Grade, so daß der Theilungskreis nach Westen front mache, so wird die Nadel sich umwenden, und ihre untere Kante nach oben zu liegen kommen; das Mittel ihrer Schwingungen in dieser Lage gibt die zweite Beobachtung, die wir a nennen wollen.

2. Nach diesem nehme man die Nadel heraus, lege sie auf ein hölzernes Brett, in welchem sie in eine Vertiefung, welche die Axe der Nadel beschützen soll, genau eingepaßt wird. Den Nordpol eines starken Magnets setze man auf die Mitte der Nadel und fahre in gerader Richtung mit ziemlichem Druck über das nördliche Ende der Nadel hinaus, (damit man beim Streichen von der geraden Richtung nicht abgleite, ist es dienlich zur Seite der Nadel ein Linial oder Leiste auf dem Brette zu befestigen). Dieses Streichen wird mehreremal nach einander wiederholt, wobei man sich hüten muß, niemals rückwärts von den Enden der Nadel zur Mitte und auch nicht jenseits der Axe auf die andere Hälfte der Nadel zu gleiten. Auf eben diese Weise bestreiche man auch mit dem Südpol des Magnets das südliche Ende der Nadel, so werden die Pole derselben umgewendet seyn. Ob sie hinreichend magnetisirt worden ist, erkennt man daran, daß sie nach dem Hereinlegen ins Inclinatorium eine Neigung annimmt, die sich durch späteres wiederholtes Streichen nicht weiter vermehren läßt.

3. Mit der bis zur Sättigung magnetisirten Nadel von umgewendeten Polen, wiederhole man die in No. 1. angezeigten Beobachtungen, indem man die Theilung des Instruments das eine Mal nach Osten das andere Mal nach Westen kehrt. Das Mittel der einen Beobachtung heiße B das der andern b; so ist wenn die vier Beobachtungen nur um wenige Grade von einander abweichen, die wahre Neigung $= I = A + a + B + b$; sind sie aber bedeutend verschieden, so muß man die wahre Neigung durch folgende Formel suchen. *)

Es sey $\cot g\, A + \cot g\, a = M$; $\cot g\, A - \cot g\, a = m$

ferner $\cot g\, B + \cot g\, b = N$; $\cot g\, B - \cot g\, b = n$ so ist $2 \cot g\, I = \frac{M.\, n}{m + n} + \frac{N.\, m}{m + n}$

Hierbei ist angenommen, daß man unter Neigung der Nadel ihren Abstand von dem nächsten Horizontalpunkte verstehe, so daß die Neigung $= 0°$ ist; wenn jene horizontal liegt und dagegen das Maximum oder 90° erreicht hat, wenn jene vertikal steht.

Beispiel.

Im Hafen St. Peter und St. Paul in Kamtschatka, wurden mit einer Inclinations-Nadel von welcher die (nach Cavendish angebrachten) Balancier Kügelchen abgenommen worden waren, folgende Beobachtungen gemacht:

*) Vom Prof. Tob. Mayer in den Comment. societatis reg. scient. Goett. Math. Tom. III.

Die Theilung nach Ost gekehrt = 46° 20′ = A
Die Theilung nach West gekehrt = 82° 30′ = a.
Nachdem die Pole der Magnetnadel umgewendet waren, gab sie
Die Theilung nach Ost = 66° 28′ = B
Die Theilung nach West = 79° 10′ = b man hat daher

cotg. A = 0,9545.	cotg. B = 0,4365.
cotg. a = 0,5269.	cotg. b = 0,1914.
M = 1,4814.	N = 0,6269.
m = 0,4276.	n = 0,2441.

m + n = 0,6717.

log. M = 0,17068.	log. N = 9,79720.
log. n = 9,38757.	log. m = 9,63104.
9,55825.	9,42824.
log. (m + n) = 9,82718.	log. (m + n) 9,82718.
log. = 9,73107.	log. 9,60106.
num 0,53836.	num 0,39908.

0,39908 +

cotg. t = 2 [0,93744 / 0,46872.] 1 = 64° 53′;

Das arithmetische Mittel aus den vier Beobachtungen gibt 63° 32′.

So sicher diese Methode zum Ziele führt, so wenig wäre es rathsam sie bei jeder neuen Inclinationsbestimmung vollständig anzuwenden, indem das öftere Umkehren der Pole nicht nur für den Seefahrer umständlich, sondern auch der Nadel selbst nicht zuträglich seyn dürfte. Besser ist's sich einer Nadel zu bedienen, welche in ihrer Länge und Breite so gut abgeglichen ist, daß ihr Schwerpunkt entweder genau oder doch so nahe als möglich mit der Mitte der Axe zusammentrifft. Es kömmt also jene Operation eigentlich dem Künstler zu, indem dieser ohne dieselbe seine Nadel aus der Ursache schwerlich abgleichen kann, weil den Wirkungen der Schwere sich immer die eines schwachen Magnetismus beimischen, der jedem bearbeiteten Stück Eisen oder Stahl inhärirt. Auf langen Seereisen möchte es dienlich seyn, das Umkehren der Pole je nach einer Breitenänderung von 10 oder 20 Graden vorzunehmen, die zwischenliegenden Beobachtungen aber verhältnißmäßig zu corrigiren. Auf einer Reise nach dem Nordpol wird es hinreichen, jene Operation, wo möglich auf dem Anfangspunkt der Reise und bei der nördlichsten Beobachtung zu bewerkstelligen. Sehr zweckmäßig ist es auch, zwei oder mehrere Nadeln mitzunehmen, und mit jeder derselben, die beiden in No. 1. bemerkten Beobachtungen vorzunehmen.

Noch gibt es eine andere Methode, die Neigung der Magnetnadel durch Schätzung der magnetischen Kraft der Erde in verschiedenen Breiten mit dem Inclinatorium zu bestimmen, indem man die Schwingungen zählt, welche die Nadel zuerst im magnetischen Meridian und dann auch in der Richtung von Ost und West in einer bestimmten Zeit, z. B. in 10 Minuten, macht. Die Zahl der erstern heiße M

die der letztern P, so ist nach Laplace Fin $I = \frac{P^2}{M^2}$. Gesetzt, man hätte in Kamtschatka die Zahl der Schwingungen welche die Inclinations-Nadel in der Richtung des magnetischen Meridians macht, oder M in 10 Minuten = 250 gefunden, die Menge der Schwingungen welche sie in einer auf den magnetischen Meridian senkrechten Richtung in eben der Zeit ausgeführt oder P = 238; so ist der Sinus der Neigung $I = \frac{250^2}{238^2}$, und die Rechnung steht also:

$$\log. 238 = 2{,}37658. \times 2 = 4{,}75310.$$
$$\log. 250 = 2{,}39794. \times 2 = 4{,}79588.$$
$$\log. \sin. 1 = 9{,}95728. \quad I = 65^\circ\ 0'$$

Zu den allgemeinen Beobachtungen, welche für die Nautik nicht weniger wichtig sind als für die Physik, gehören auch vorzüglich die Erforschungen der Atmosphäre, in Absicht auf Schwere und Temperatur; die ganz besondere Einfachheit, Präcision und Bequemlichkeit der beiden hierzu nöthigen Werkzeuge, des Barometers und Thermometers, macht sie auch für den Gebrauch zur See ganz geeignet, und die damit angestellten Beobachtungen dienen sowohl dem aufmerksamen Seefahrer zur nützlichen Vorhersehung künftiger Witterung, als auch dem Meteorologen und dem Physiker zur nähern Kenntniß des Ganges der Witterungsveränderungen im Großen, und der von der geographischen Lage abhängenden Eigenthümlichkeiten unserer Atmosphäre.

Was das erstere dieser Instrumente, das Barometer betrifft, so ist die Art seiner Beobachtung durch die wohlberechnete Aufhängung desselben und die Verminderung der Bewegung des Quecksilbers, sehr erleichtert worden. Doch erfordert es noch eine ziemliche Uebung, den genauen Stand desselben zu erkennen. Es reicht dabei nicht hin nur die Maxima und Minima der Schwenkungen des Quecksilbers zu betrachten, sondern man muß oft mehrere Minuten lang vor dem Barometer stehen, um einen Moment wahrzunehmen, wo die irrationalen Schwingungen des Schiffes und des Instruments sich gegenseitig zerstört, wodurch denn die Quecksilber-Säule für einen Augenblick stationair wird. Die Zahl der Beobachtungen ist willkührlich, doch sollte man derselben täglich wenigstens 3 bis 4 machen. Z. E. des Morgens um 6 oder 8 Uhr, im Mittage und Abend um 4 oder 6 und allenfalls noch um 10 Uhr. Am wichtigsten ist die Mittags-Beobachtung. Auch unterlasse man nicht vor oder nach der Reise, den Stand des Seebarometers mit einem guten Hebebarometer oder einem andern wohlberichtigten tragbaren Barometers zu vergleichen; weil ohne diese Vergleichung ein Hauptresultat der barometrischen Beobachtungen die Bestimmung der absoluten Höhe des Barometers in hohen Breiten verloren ginge. Zugleich ist es nöthig, bei jeder Beobachtung auch die Wärme des Barometers, durch ein daran befestigtes oder doch in seiner Nähe im Zimmer hängendes Thermometer anzugeben, so wie auch die Temperatur der äußern Luft. In Absicht dieser Letztern ist besonders darauf zu sehen, daß das Thermometer an einem der freien Luft vollkommen zugänglichen, doch weder directen noch reflectirten Sonnenstrahlen ausgesetzten Orte aufgehängt werde, und im Falle beide Bedingungen sich nicht vereinigen ließen, möchte es nicht undienlich seyn, zwei derselben an verschiedenen Orten aufzuhängen. Es ist nützlich auf solchen Reisen mehrere Thermometer zu haben, nicht nur des Zerbrechens wegen, sondern auch um etwa an entlegenen Orten, ein solches Instrument, dessen Beobachtung so leicht und doch für die Climatologie so gewinnreich ist, in die Hände eines fleißigen Beobachters übergeben zu können. Zusammenhängend mit

den atmosphärischen Veränderungen, ist die bewegende Kraft alles Seefahrens, die Winde. Da die Beobachtung derselben ohnehin das stündliche Geschäft des Seefahrers ausmacht, so ist es überflüssig daran zu erinnern; doch möchte die Richtung des Windes in verticaler Beziehung in Acht genommen werden, um zu erfahren, ob wirklich, wie Einige bemerkt haben wollen, gewisse Winde mehr von unten herauf, andere mehr niederwärts niederströmen. Ebenso sollte die Stärke des Windes häufiger gemessen werden, was vermittelst eines Windmessers nach Bouguer oder Woltmann auszuführen wäre.

Der eigentliche Schauplatz der physikalischen Arbeiten des Seefahrers, ist jedoch das Element selbst, auf welchem er schifft. So weit und breit von so viel tausend Schiffen auch der Ocean befahren worden ist, so wissen wir doch über die Menge der interessanten Erscheinungen, die diese ungeheuren zwei Drittheile der Erde bedeckende Wassermasse uns darbietet, noch so wenig, daß gerade dieses Gebiet ein Hauptgegenstand jeder der Erweiterung der Wissenschaft gewidmeten Seereise seyn muß. Es ist daher der Mühe werth, die einzelnen Merkwürdigkeiten desselben, der Ordnung nach herauszuheben, um sie der Aufmerksamkeit des Seefahrers zu empfehlen.

Wir fangen bei denjenigen Erscheinungen an, welche nicht nur für die Geologie, sondern auch für die Schifffahrt von besonderer Wichtigkeit sind; bei den großen mechanischen Phänomenen, der Ebbe und Fluth und der Strömungen.

Auf dem Schiffe läßt sich die Ebbe und Fluth zwar nicht beobachten, denn auch auf einem vor Anker liegendem Schiffe lassen die beständigen Drehungen und Ortsveränderungen desselben, keine genaue Messung mit dem Loth zu. Desto mehr aber verdienen diese Anschwellungen des Meers an den Küsten, mit Sorgfalt beobachtet zu werden. Das einfachste Mittel hierzu ist, an einer möglichst ruhigen Stelle des Ufers wo keine Brandung ist, eine in Fuße und Zolle eingetheilte (am besten eine so bemalte) Stange oder Latte aufrecht zu befestigen, dergestallt, daß auch beim niedrigsten Wasserstand der Fuß derselben, nie trocken werde. Zuweilen läßt sie sich so anbringen, daß man auch vom Schiffe aus, den Stand des Wassers durch ein Fernrohr bemerken kann. Was die Beobachtungen selbst betrifft, so kann man ihrer besonders anfangs nicht leicht zu viele machen, (bei den starken Fluthen in Japan, wurden sie zuweilen alle 10 Minuten und noch öfters notirt. Krusensterns Reise, 3r Band S. 296 — 309.) man bemerke dabei genau die wahre Zeit, die Stärke des herrschendes Windes, und so viel möglich auch die Richtung des Ebbe- und Fluthstromes. Vorzügliche Aufmerksamkeit verdienen die Beobachtungen zur Zeit des Voll- und Neumondes; die oft bestrittene, theilweise bewährte, Behauptung von einer Abnahme oder Fortschreiten der mittleren Meereshöhe, an verschiedenen Orten der Erde, ist ein so höchst merkwürdiges Factum, daß der Seefahrer dringend eingeladen ist, auf solche Wahrnehmungen ein sorgfältiges Augenmerk zu haben, welche der einen oder andern Behauptung mit Grund zum Nutzen dienen könnten.

Die zweite große Bewegung des Meeres, die Strömungen, ist auf die Schifffahrt selbst von dem bedeutendsten Einflusse, und nicht minder merkwürdig in physischer Beziehung. Diese Strömungen sind entweder blos örtlich und partiell, entweder constant oder periodisch oder zufällig und unregelmäßig. Die erstern hängen entweder von localen Beschaffenheiten, Verengungen der Küsten, von dem Ebb- und Fluthstrom, zuweilen von unerkannten physischen Ursachen ab; die letztern gehören mehr in die Oeconomie der Natur im Großen, und sind zum Theil Folge herrschender Winde, vielleicht auch Folge der Umdrehung der Erde, des Umtausches der Wärme und Kälte, der Ausdünstung und andern

noch unerkannter Ursachen. Die zufälligen Strömungen können auch von benachbarten Stürmen herrühren. Ebenso wie in der Atmosphäre, so scheinen auch im Meere die Strömungen zuweilen in verschiedenen, meistens entgegengesetzten Richtungen über einander zu gehen. Am Lande geben sie sich durch ihre Beschleunigung an den Küsten hinreichend zu erkennen. Schwieriger ist ihre Erforschung auf dem beweglichen Schiffe, das mit ihnen fortgerissen wird. Da gibt es keinen festen Punkt zur Abmessung dieser Bewegung, und das gewöhnliche Mittel, durch welches der Seefahrer seine Ortsveränderungen bestimmt, das Log, ist für die oft mächtigen Meeresströme unempfindlich. Nur durch die Verbindung der astronomischen Ortsbestimmung mit der gewöhnlichen Schiffsrechnung läßt sich erkennen, wie viel das Schiff vom Lande fortgetrieben, wie viel es von dem Strom entführt worden sey. Es ist daher eine tägliche Vergleichung der Resultate beider Methoden, ein nothwendiges Geschäft für jeden Seefahrer der mit den nöthigen Hülfsmitteln zur astronomischen Ortsbestimmung, d. h. mit guten Sextanten und Chronometern und der Geschicklichkeit sie zu gebrauchen, ausgerüstet ist, das früher vorgeschlagene Mittel ein Boot an ein in die Tiefe heruntergelassenes Lot gleichsam vor Anker zu legen, ist theils umständlich, theils nicht immer anwendbar, und besonders auch deßwegen unzuverlässig, weil man dadurch nur eine sehr kleine Wirkung des Stromes erfährt, und selbst diese nicht vollständig, indem es höchst unwahrscheinlich ist, daß die Fortbewegung des Meeres nur auf eine geringe Tiefe statt findet.

Graf Rumford hat durch theoretische Speculationen es wahrscheinlich gemacht, daß es im Ocean zwei große Hauptströmungen gebe, von denen eine an der Oberfläche vom Aequator zu den Polen, die andere in der Tiefe von den Polen zum Aequator hintreibt. Es ist der Aufmerksamkeit des Seefahrers werth, die Erscheinungen in Acht zu nehmen, welche dieser Vermuthung zur Bestätigung oder Widerlegung dienen können, so wie auch diejenigen Thatsachen festzuhalten, welche mit den Bewegungen des Meeres zusammenhängen, die das Eis überall an die Ostküsten der Länder anlegen.

Ein noch zu wenig benutztes Mittel die größern Meeresströmungen kennen zu lernen, ist das Auswerfen von wohlverschlossenen starken Bouteillen, auf welchen nebst dem Datum auf einem Zettel die damalige Länge und Breite des Schiffes angegeben ist; die durch Schnelligkeit und Entfernung merkwürdigen Fahrten die einige dieser Depeschen gemacht haben, machen die Vervielfältigung dieses Versuchs sehr wünschbar und der Seefahrer sollte dazu mehrere solcher Flaschen besonders bereit halten, um z. B. etwa bei jedem 5ten Grade der Breite, eine oder ein paar derselben dem Meere zur Fortbringung zu übergeben.

Ein anderes Phänomen der Bewegung des Meeres, sind die Wellen desselben; die Theorie dieser Bewegung ist noch so unvollkommen, und der Gegenstand selbst so flüchtig und schwer zu erfassen, daß auch nur allgemeine Bestimmungen über Länge, Breite und Höhe und Geschwindigkeit dieser Wassermassen, die sich denn doch verschiedentlich gestalten, ein nützlicher Beitrag zur mathematischen Physik würde.

Mit den übrigen nautischen Verrichtungen zusammenhängend und für die physikalische Erdbeschreibung vorzüglich wichtig ist auch die Untersuchung der Tiefe des Meeres; freilich ist für solche Bestimmungen das gewöhnliche Maximum der Lotungen der Seefahrer (von 200 Klaftern) noch sehr unzureichend, daher denn auch bis jetzt nur ein paar Messungen bekannt sind, *) welche eine Tiefe von einigen 100 Klaftern erforscht haben. Die Seltenheit dieser Versuche scheint vorzüglich in den Schwie-

*) Von Phipps (Lord Mulgrave) und von Peron.

rigkeiten ihrer Ausführung den Grund zu haben; eine der vornehmsten liegt in der ungemein starken Reibung, welche die mit Wasser durchzogene Lothleine auf einer so ausgedehnten Länge erfährt, wodurch die Last des Heraufziehens beträchtlich vermehrt wird. Da hauptsächlich die Reibung des Wassers am Wasser, nicht die an dem festen Körper bedeutend ist, so dürfte vielleicht eine dünnere jedoch starke und glatte Schnur, welche um das Naßwerden zu verhindern, mit Oel, Talg oder Wachs oder einer Mischung dieser Art ganz durchzogen wäre, vortheilhaft seyn; vielleicht könnte man sich auch eines Messingdrathes zu diesem Ende bedienen, der an einigen Orten z. B. bei Teneriffa zur Angelfischerei gebraucht wird. Eine bequemere Vorrichtung zum Herausziehen, z. B. der Gebrauch einer Art Haspel von beträchtlichem Durchmesser, möchte auch zur Erleichterung dieses sehr interessanten Versuches noch einiges beitragen.

Diesen und andern Schwierigkeiten der Tiefenmessung abzuhelfen, hat man schon lange Werkzeuge ausgedacht, welche unter dem Namen Bathometer bekannt sind. Die meisten derselben sind im Grunde weiter nichts als eine Wiederholung des ersten Vorschlags von Dr. Hook, der hauptsächlich in folgendem besteht. An einer langen Stange von leichtem Holze, wird ein schweres Gewicht, z. B. eine Kanonenkugel dergestalt befestigt, daß es im Niederwärtsgehen die Stange immer mit sich fortzieht, so wie es aber auf den Boden stößt durch Auslösung eines Hackens die Stange entläßt, welche dann wieder durch ihre specifische Leichtigkeit in die Höhe steigt. Anfänglich wollte man aus der Zeit, wie lange die Stange unter Wasser blieb, auf den von derselben durchlaufenen Weg schließen, allein später, da dieß erst schwierige Versuche voraussetzte und der Moment des Wiedererscheinens der Stange leicht verfehlt werden konnte, so hielt man für zweckmäßiger, eine Art Wegmesser (Hodometer), dergleichen auch statt der gewöhnlichen Logs vorgeschlagen worden waren, daran zu befestigen, dessen Räderwerk bei erfolgter Auflösung sogleich festgehalten wurde. Dieser an sich sehr sinnreichen Idee läßt sich nichts weiter entgegensetzen, als die Schwierigkeit die von den Strömungen vielleicht weit entführte Stange bei ihrem Wiederemporkommen auf dem weiten Ocean bald wahrzunehmen; doch auch diesem hat man durch daran befestigte Flaggen (flamme de reconnoissance) zu begegnen gesucht. Gleichwohl ist noch kein, wenigstens kein gelungener Versuch mit einer solchen Maschine gemacht worden. Man sehe die Vorschläge von Greenstreet in dem Repertory of arts and manufactures, und eine besondere Schrift von Ciprian Luiscius über diesen Gegenstand.

Zu den besondern Eigenthümlichkeiten des Meeres gehört auch vor allem seine Salzigkeit; diese durch chemische Analyse zu prüfen, möchte auf dem Schiffe schwerlich angehen. Allein da die Stärke der Salzauflösungen im Wasser mit der Gewichtszunahme desselben genau gleichen Schritt hält, so gibt die Bestimmung des specifischen Gewichts des Seewassers ein bequemes Mittel an die Hand, das relative Quantum des in demselben enthaltenen Seesalzes zu bestimmen. Man bedient sich dazu am vortheilhaftesten eines Aräometers (einer Art Brandweinprobe, Pèseliqueur) welches man in einem Gefäß in das Seewasser einsenkt. Ein solches Instrument ist zum Gebrauch am besten, wenn es so eingerichtet ist, daß es mit einem daran befestigten constanten Gewicht im reinen (destillirten) Wasser bei einer bestimmten Temperatur auf jene Marke sich einsenkt. Die zuzulegenden Gewichte selbst müssen genau aliquote Theile vom Gewicht des ganzen Aräometers ausmachen. Man hat denn bei jeder Beobachtung nur die Werthe der zugelegten Gewichte zu zählen, um die specifische Schwere des Seewassers zu erhalten. Da jedoch das Seewasser für jeden Grad Wärme des 80theiligen (Reaumürschen) Thermometers um 0,00034 = ($\frac{34}{100000}$) leichter wird, so muß man nicht versäumen, ein gutes nach der Reau-

mürschen Scale eingetheiltes Thermometer in das Wasser zu bringen und die beobachtete Schwere nach beistehendem Täfelchen zu verbessern. *)

Therm. —	Correction	Therm. +
10°	0,00000	10°
11.	0,00034.	9.
12.	0,00069.	8.
13.	0,00103.	7.
14.	0,00137.	6.
15.	0,00172.	5.
16.	0,00206.	4.
17.	0,00240.	3.
18.	0,00275.	2.
19.	0,00309.	1.
20.	0,00343.	0.

Gesetzt man habe um das Aräometer auf die Marke einzusenken $^{6}/_{100}$, $^{9}/_{1000}$, $^{5}/_{10000}$ auflegen müssen, so ist das specifische Gewicht des Wassers = 1,0235; fand sich dabei die Temperatur des Wassers + 14°, 5 R so hat man zu dem gefundenen Werth noch 0,00137, + 0,00017, = 0,00154, zu addiren, wodurch man (1,0235 + 0,00154) = 1,02504, erhält; wäre die Temperatur + 7° 3 R gewesen, so hätte man 1,0235 — 0,0013 = 1,02237 für die specifische Schwere des Seewassers bei 10° R erhalten. Diese Prüfung des Wassers auf den Salzgehalt kann auch der Schifffahrt dadurch nützlich werden, daß sie die Einwirkung großer Flüsse schon in weiter Entfernung von dem Lande zu erkennen gibt; auf einer Reise nach Norden ist sie besonders auch in der Nähe der großen Eismassen vorzunehmen, um zu entscheiden, ob etwa das nicht gefrorne Wasser auch dasjenige Salz, welches vom Eise ausgeschieden wurde, in sich aufgenommen habe. Da übrigens dem Seewasser, außer dem Salze auch noch andere Stoffe beigemischt sind, welche nur die Chemie erkennen kann, so kann es nicht schaden etliche Flaschen davon einem guten Chemiker zu behändigen.

In einem noch nicht genug untersuchten Zusammenhange mit der Salzigkeit des Meeres, steht die sehr wichtige Frage über das Quantum der täglichen Ausdünstung der ungeheuren Wasserfläche. Die Untersuchungen hierüber lassen sich am bequemsten mit dem Aräometer anstellen, indem man in einem cylindrischen Gefäße eine Portion Wasser irgendwo im Freien aufhängt, deren specifisches Gewicht man von Zeit zu Zeit untersucht. Hierbei muß die Oberfläche des Wassers bekannt seyn, und die Temperatur des Wassers und der Luft zwischen den Messungen oft untersucht werden. Man darf jedoch nicht mehrere Tage lang das nämliche Wasser aufheben, weil die Ausdünstung abnimmt je dichter die Soole wird, so daß man hieraus auf die Verdünstungen des Meeres keinen Schluß ziehen könnte.

Von ganz besonderer Wichtigkeit für die allgemeine Climatologie unsers Erdkörpers, ist die Erforschung der Temperatur des Meeres an der Oberfläche sowohl, als in der Tiefe. Eine zusammenhängende Reihe in gleicher Jahreszeit und in gleicher Tiefe gemachter Temperaturbeobachtungen des Meeres von 5 zu 5 Graden, vom Aequator bis zu den Polen, würde uns weit schneller und sicherer zu allgemeinen Angaben über die mittlere Erwärmung der Erde verhelfen, als die abgemessensten theoretischen Speculationen und die mühsamsten und langwierigsten Thermometer-Beobachtungen auf dem Lande, wo die mittlere Temperatur durch so viel zufällige Einwirkungen verändert wird. **) An der Oberfläche ist die Wärme des Wassers leicht durch ein gewöhnliches Thermometer zu bestimmen, das

*) Bei der Beobachtung selbst muß man genau Acht haben, daß keine bedeutende Luftblasen sich an das Aräometer anhängen und diese entweder durch Herausziehen des Instruments, oder durch Abwischen mit einem Pinsel wegzuschaffen suchen.

**) Hiervon sind die Versuche über die Temperatur der Quellen am Lande auszunehmen, deren Beobachtung, wenn sich etwa Gelegenheit dazu fände, ein nicht zu versäumendes Mittel ist, die Temperatur der Erde zu bestimmen.

einige Fuß tief hineingesenkt und schnell herausgezogen wird. *) Für die Erforschung der Temperatur in der Tiefe, hat man verschiedene Methoden angegeben, welche meist alle darauf hinauslaufen, daß man Thermometer mit großen Kugeln, welche eine Aenderung der Temperatur nur langsam annehmen, anwenden, die allenfalls noch mit hölzernen Kapseln und andern, die Wärme schlecht leitenden, Substanzen umgeben, dabei aber das Instrument lange in der Tiefe lassen solle. Allein weit bequemer für solche Versuche sind die Thermometrographen, und unter diesen namentlich derjenige, welcher nach seinem Erfinder Sixthermometer genannt wird, und das Maximum einer vorhergegangenen Temperatur-Aenderung anzeigt. Es ist ein Weingeist-Thermometer, in welchem eine von der Ausdehnung oder Zusammenziehung des Weingeistes fortgeschobene Quecksilbersäure, ein Paar durch Reibung in der Röhre festsitzende Kölbchen von Eisendraht verschiebt, welche dann beim Zurücktreten des Quecksilbers an ihrer Stelle bleiben. Vor jeder Beobachtung müssen sie durch ein vorsichtiges Schütteln mit dem Quecksilber in Berührung gebracht werden. Dieses Thermometer wird in einem nach vorne zu offenen, allenfalls durch ein Drathgitter verschlossenes Kästchen, etwa eine Klafter hoch über dem Bleylot an der Lotleine angebunden und dann in jede beliebige Tiefe gelassen; eine halbe Viertelstunde reicht hin um ihm die umgebende Temperatur mitzutheilen, ein schnelleres oder langsameres Heraufziehen hat da auf die Beobachtung keinen Einfluß. Vor und nach jeder Beobachtung ist es rathsam, dasselbe nebst einem andern guten Thermometer ins Wasser zu stecken, um es mit jenem zu vergleichen. Es ist zu wünschen, daß ein Seefahrer der mit einem solchen Instrumente ausgerüstet ist, keine Windstille vorbeigehen lasse, ohne dieses Instrument auf verschiedene und große Tiefen niederzulassen. Besonders sollte man sich bemühen diejenige Tiefe ausfindig zu machen, bei welcher, wie frühere Beobachtungen vermuthen lassen, die constante Temperatur von — 1°, 7 R, welche dem Gefrieren des Seewassers vorangeht, eintritt, und dann auf unbestimmte Tiefen sich fortsetzt.

Berühmte Physiker (Franklin und Humboldt), haben zum Theil auf Versuche hin, behauptet, daß in der Nähe von Sandbänken und Untiefen das Meer kälter sey als in der freien Tiefe, und daß mithin das Thermometer ein Warnungsmittel für den Seefahrer werden könne. Die Fähigkeit des Wassers, die Erwärmung von oben schneller und tiefer fortzupflanzen und dagegen die Langsamkeit, mit welcher die Erde eine äußere Erwärmung annimmt, scheint dieser Behauptung wenigstens für die Frühlings- und Sommermonate günstig zu seyn, im Winter möchte jedoch das Gegentheil statt finden. Auf jeden Fall verdient sie durch möglichst häufige Beobachtungen noch näher geprüft zu werden, wozu man in dem Sixthermometer ein so brauchbares Werkzeug besitzt.

Zu den Thatsachen, betreffend die Temperatur des Meeres, gehört auch das Phänomen der Eisbildung auf dem Meere im Großen. Allererst liegt hier dem Seefahrer ob, die Größe der schwimmenden Eismassen, von deren Umfang die Berichte früherer Seefahrer uns die erhabensten Begriffe gegeben haben, auf jede mögliche Weise zu bestimmen. Zu dem Ende ist es nöthig, durch Versuche an Ort und Stelle das specifische Gewicht dieses Eises gegen das Meerwasser zu bestimmen. Am besten ist es, hierzu sich ein länglichtes Stück Eis von prismatischer oder cylindrischer Gestalt zu verschaffen, welches in ein Gefäß voll Seewasser eingetaucht wird. Die Länge des eingetauchten Theiles mit der des über dem Wasser befindlichen verglichen, gibt das Verhältniß an, nach welchem die sichtbare Eismasse vergrößert werden muß, um das

*) Es versteht sich, daß hier, wie überall, die Thermometer-Beobachtungen in Graden und deren Zehntheilen anzugeben sind.

wahrscheinliche Quotum des Ganzen zu erhalten. Getreue Zeichnungen von solchen Eisbergen, welche sich durch die Aufthürmung und das Uebereinandergleiten der Eisschichten erzeugt haben, sind ebenfalls wünschenswerth, so wie die Messungen der Dicke der Eisschichten, welche das Resultat eines einzigen Frostes zu seyn scheinen. Von den äräometrischen Versuchen in der Nähe des neugebildeten Eises, ist oben schon geredet worden. Da verdiente Naturforscher, Higgins, und in den neuesten Zeiten Parrot durch Versuche im kleinen geleitet, die Behauptung der Seefahrer von Forbisher und Davis bis auf Cook, daß das Meereis kein Salz enthalte, bestritten haben, so ist eine neue Untersuchung dieses Gegenstandes an Ort und Stelle zu wünschen, indem man ein hinreichendes Quantum festen Meereises nach vorheriger Abwaschung desselben, in süßem Wasser schmelzt und sein specifisches Gewicht mit dem Aeräometer untersucht. Zu besserer Ueberzeugung möchte es noch dienlich seyn, ein paar Flaschen mit solchem Eise zu füllen, damit das Wasser desselben chemisch untersucht werden könne.

Endlich verdienen noch die äußern dem Auge auffallenden Eigenschaften des Meerwassers, die Aufmerksamkeit des Seefahrers, die Farbe desselben und seine Durchsichtigkeit, und dann das Leuchten des Meeres bei Nacht. In Absicht der erstern, ist darauf zu achten, in wiefern die auffallende oder veränderte Farbe des Meeres von einer Veränderung der Tiefe, von der Farbe des Meergrundes, oder von der des Himmels und der Wolken, vom Sonnenlicht oder auch von, auf der Oberfläche des Wassers befindlichen fremdartigen Stoffen herrühre. Die Durchsichtigkeit des Meerwassers wäre am leichtesten durch Hinunterlassen einer an der Lotleine horizontal befestigten weißbemalten Fläche, worauf sich schwarze oder auch verschiedentlich gefärbte Streifen oder Buchstaben befänden, zu prüfen. In Ermangelung derselben, könnte man sich auch eines irdenen weißen Tellers oder eines mit weißem Zeuge überzogenen Brettes bedienen. Die Tiefe bei welcher die Fläche selbst unsichtbar oder die auf derselben befindlichen Zeichen in verschiedenen Gewässern undeutlich werden, gibt die relative Durchsichtigkeit dieser letztern zu erkennen.

Da über das Leuchten des Meeres noch so verschiedene Meinungen herrschen, indem einige es von electrischen Wirkungen, andere von faulichten Substanzen und entwickeltem phosphorischen Stoff, andere von lebendigen meist mikroskopischen Thieren ableiten, einige sogar alle drei Ursachen des Leuchtens annehmen: so ist es der Mühe werth, auch diesen Gegenstand durch fortgesetzte Untersuchungen mehr ins Klare zu bringen. Am meisten verdient das blaßere Leuchten der See, das man für eine electrische oder phosphorische Lichtentwickelung aus dem Wasser selbst angesehen hat, näher untersucht zu werden, und besonders ist hier darauf zu sehen, ob nicht auch in diesem Licht lebendige leuchtende Thierchen, vielleicht nur von kleinerer Art und in geringerer Anzahl als bei dem starken Leuchten, als Ursache des Lichtes vorhanden seyen. Dieß möchte am besten geschehen, indem man ein hinreichendes Quantum von solchem blaßleuchtenden Wasser filtrirt, da es dann, wenn das Licht im Wasser selbst steckt, auch nachher leuchten muß, wenn es aber von Thierchen herkommt, diese bei einer kleinen Erschütterung im Filtrum leuchten werden. Ob das Licht was man auf todten Fischen vor dem Eintritt der Fäulniß bemerkt, auch (was höchst wahrscheinlich ist) von lebendigen Thierchen herrühre, hat der Physiker auf dem Zimmer mit dem Mikroskop zu untersuchen. Die Natur der (zuweilen stark leuchtenden) Weichthiere im Meere, der Medusen, Beroen u. dgl. über welche Mitschell in dem Medical Repository, of New-york. Vol. IV. so interessante Beobachtungen in dieser Hinsicht bekannt gemacht hat, zu analysiren, kommt mehr dem physiologischen Naturforscher und dem Chemiker, als dem Seefahrer zu.

Noch haben wir der leuchtenden Erscheinungen zu erwähnen, welche in der Luft sich wahrnehmen lassen; diese sind das Nordlicht und die Feuerkugeln und Sternschnuppen. An den erstern hat der Beobachter die Höhe des umgebenden Bogens, entweder mit dem Sextanten oder wenn dieses die Dunkelheit des Horizontes nicht zuläßt, vermittelst der Sterne zu bestimmen, welche zwischen demselben durchscheinen, wobei die wahre Zeit anzugeben ist. Die Ausdehnung desselben auf dem Horizont, die Schnelligkeit mit welcher es über den Horizont auf verschiedenen Höhen sich erhebt, sind ebenfalls Gegenstände seiner Beobachtung. Eine umständliche Beschreibung desselben und allenfalls eine Zeichnung, die sich auf dunkelblauem Papier mit schwarzer und weißer Kreide nicht übel darstellen läßt, sind nicht zu verachtende Beiträge zur Geschichte der Meteore. Die Einwirkungen welche diese Erscheinung auf die Magnetnadel äußern soll, so wie der Zusammenhang derselben mit der herrschenden Witterung, sind ebenfalls zu beachten. Die schon längst widerlegte Sage, als ob sich bei Nordlichtern ein Zischen oder Knistern hören lasse, ist kaum mehr der Aufmerksamkeit werth. In Ansehung der Sternschnuppen und Feuerkugeln suche man die Stelle, wo ein solches Meteor zerplatzt und verschwunden ist, auch, wo es angeht, seinen scheinbaren Lauf auf einer Sternkarte zu verzeichnen, woraus man dann, mit Zuziehung der wahren Zeit und der Breite des Lotes der Beobachtung, die scheinbare Höhe und das Azimuth desselben, und daraus, etwan mit Zuziehung einer anderswo gemachten Beobachtung, seine Entfernung von der Erde berechnen kann.

Dieses sind im Allgemeinen die Gegenstände, auf welcher der Seefahrer sein Augenmerk zu richten, die Methoden nach welchen er sie zu beobachten hat. Zu mancher Beobachtung wird die erforderliche Bequemlichkeit fehlen, und hinwiederum werden Erscheinungen sich aufdringen, deren hier entweder gar nicht oder nur unvollständig gedacht ist. Das Beste muß hierbei die Forschbegierde des Seefahrers selbst thun; seine eigenen Kenntnisse, seine Erfindsamkeit und ein ruhmwürdiges Bestreben alle seine Bemühungen den Wissenschaften nutzbar zu machen, wird ihn hierin besser leiten, als keine Instruction es thun kann.

Zürch den 20sten Juni 1816.

Horner.

Entdeckungs-Reise

in

die Süd-See und nach der Berings-Straße

zur

Erforschung einer nordöstlichen Durchfahrt.

Unternommen in den Jahren 1815, 1816, 1817 und 1818

von

Otto von Kotzebue.

Erster Band.

Ist im 12ten Bogen, nach Seite 92, vor der Vorrede zu setzen.

Vorrede.

Ich übergebe dem Publikum die Geschichte meiner Reise mit vieler Schüchternheit; denn ich fühle wohl, daß der einfache Styl eines Seemanns, welcher seit seinem 13ten Jahre blos dem Dienste lebt dem er sich gewidmet, nur Wenige befriedigen kann. Ich hatte freilich die Absicht, meinen Bemerkungen in Hinsicht der Darstellung einen Werth zu geben, auf den sie sonst nicht Anspruch machen durften: Mein guter Vater wollte die Redaction derselben übernehmen. In dieser Hoffnung eilte ich nach Mannheim. Die Leser wissen, welcher schrecklichen Catastrophe ich entgegen ging.

Was mich jetzt, unter den schmerzlichsten Gefühlen die mich bestürmen, aufrecht hält und erhebt, ist der Mann, dessen Name ich mit Dank und Ehrfurcht nenne: der Graf Rumanzoff. Er bedarf seiner Titel und Würden nicht, um sich Achtung zu erwerben; denn der edle Eifer mit dem er auf alle Weise Wissenschaft zu verbreiten sucht, erweckt Ehrfurcht für ihn in jedem Herzen, das ihn kennt. Er

war es auch, der diese Reise veranstaltete, und weder Mühe noch bedeutende Kosten sparte, um dadurch wissenschaftliche Kenntnisse zu befördern. Er war es, der mich gütig ausersehen, dieses ehrenvolle Unternehmen auszuführen, und Er ist es, dem ich dieses Buch widme und um dessen Nachsicht ich flehe.

Mäks in Ehstland den 17ten April 1820.

Kotzebue.

Reise auf dem Schiffe Rurick.

Erste Abtheilung.

Heute Nachmittag um 3 Uhr (den 22sten Januar 1815) sagte ich meiner Geburtsstadt Reval Lebewohl, und trat mit meinem Commando, welches aus einem jungen talentvollen Offizier, Namens Kordiukoff und 20 Matrosen bestand, den Marsch nach Abo an. Die Regierung hatte mir die Erlaubniß ertheilt, die besten Leute auszusuchen, und es fanden sich mehr Freiwillige als ich bedurfte, welche sich mit einer wahren Begierde erboten, alles Mögliche mit mir zu wagen. Solche Helden waren mir natürlich sehr willkommen, und flößten mir frohe Hoffnungen für die Zukunft ein. Wir marschirten mit unserer Bagage ab, und als ich die Stadt im Rücken hatte, war mir wohl zu Muthe, denn, der erste Schritt zu dem ehrenvollen Unternehmen war gethan! Es herrschte ein allgemeiner Jubel unter den Matrosen, welche bis zum Nachtlager sangen und spielten.

Den 31sten Jan. um 4 Uhr Nachmittags rückten wir in St. Petersburg ein, wo ich die Mannschaft einige Tage ausruhen ließ. Hier gesellte sich der Lieutenant Schischmaref zu uns; ich hatte ihn selbst zu dieser Expedition gewählt, weil ich schon seit mehreren Jahren in freundschaftlichen Verhältnissen mit ihm stand, und ihn als einen vorzüglichen Offizier kannte. Hier machte ich auch dem Urheber der ganzen Unternehmung, dem Grafen Rumanzoff meine Aufwartung, und dieser behandelte mich mit einer solchen Güte und Auszeichnung, daß er dadurch meinen Muth zu allen bevorstehenden Beschwerden unendlich erhöhte.

Den 17ten Februar verließen wir St. Petersburg, und langten nach einem ziemlich angreifenden Marsch, den 19ten in Abo an. Es schien mir, als hätten wir schon jetzt eine kleine Probe unserer Beharrlichkeit und Standhaftigkeit abgelegt, denn wahrlich, eine Fußreise von Reval über St. Petersburg nach Abo, in dieser Jahreszeit, würde manchem sehr mißfallen. Unsere Freude beim Anblick der Stadt war groß, und jeder sah mit Sehnsucht den warmen Stuben entgegen; aber wie sehr wurden wir getäuscht! denn ich sowohl mit meinen Offizieren, als auch meine armen Matrosen, wurden in elende verfallene Hütten gesteckt, die etwa 9 Quadrat-Fuß Flächeninhalt hatten, den ganzen Winter nicht geheizt waren, und zu Gänse- und Hühnerställen gedient haben mochten. Ich bot meine

ganze Beredsamkeit auf, um unserm Wirthe begreiflich zu machen, daß er uns in Viehställe einquartirt habe; vergebens! er zuckte die Achseln und sprach: für Russen ist das gut genug. — Nachdem wir uns ein Paar Wochen in den elenden kalten Löchern gequält hatten, erhielten wir bessere Wohnungen.

Der Kiel zu unserm Schiffe welches Rurick heißt, war schon gelegt; man baute mit vielem Fleiße daran, und unsere tägliche Beschäftigung war, dem Baue zuzusehn.

Den 16ten März. Mit der heutigen Post erhielt der Schiffsbaumeister für seinen unermüdlichen Eifer, den Rurick recht sorgfältig zu bauen, von dem Grafen Rumanzoff eine goldene Uhr. Ich halte es für meine besondre Pflicht, dem hiesigen Haupt-Commandeur, Herrn Grafen Haiden für die außerordentliche Theilnahme, die er an der Expedition genommen, und durch Rath und That bewiesen hat, öffentlich meinen Dank auszusprechen.

Den 11ten Mai. Das Schiff ist zu unserer großen Freude fertig, und heute vom Stapel gelaufen. Um 4 Uhr Nachmittags hielten wir Gottesdienst, wobei der Rurick vom russischen Geistlichen eingeweiht ward; hierauf erschien unter Trompeten- und Paukenschall die Kriegsflagge, und diese wurde mit tausendstimmigem Hurrah! in den Fluß getaucht. (Bei dieser Gelegenheit muß ich bemerken, daß der Kaiser auf meine Bitte die Gnade gehabt hatte, mir die Kriegsflagge zu bewilligen, indem es mir schien, daß eine Entdeckungsreise unter einer Kauffartheiflagge vielen Unbequemlichkeiten und selbst Hindernissen unterworfen seyn könnte.)

Ich selbst rutschte mit dem Rurick hinunter, ganz ergriffen von der angenehmen Vorstellung, mich jetzt als seinen Herrn ansehen zu dürfen. Während des Gottesdienstes hatten wir einen warmen Regen, indem aber das Schiff vom Stapel lief, hörte der Regen plötzlich auf und die Sonne trat prachtvoll hervor; ein Zufall, der von den Zuschauern als eine glückliche Vorbedeutung für die ganze Reise angesehn ward. So lange das Schiff noch auf dem Stapel stand, waren wir beschäftigt gewesen, Segel, Taue u. s. w. zu verfertigen; jetzt war alles bereit, und wir setzten mit großem Fleiß unsern Rurick in den Stand, Abo sobald als möglich verlassen zu können; denn da ich noch im Juli von Kronstadt abzusegeln wünschte, und wir vorher nach Reval mußten, um dort die nöthigen Lebensmittel für diese große Reise einzunehmen, so war durchaus keine Zeit zu verlieren.

Den 23sten Mai verließen wir Abo und langten den 26sten in Reval an, wo der Branntwein-Vorrath schon besorgt war, und gleich eingeladen wurde. Hier erhielt ich auch vom Capt. Krusenstern die nöthigen astronomischen Instrumente und zwei Chronometer, welche zu dieser Expedition in England bestellt, und von ihm selbst nach Reval gebracht worden waren; auf die Güte derselben konnte man also bauen, was sich in der Folge auch bestätigte.

Den 16ten Juni segelten wir von Reval ab, ließen den 18ten die Anker auf der Rhede von Kronstadt fallen, und brachten hierauf den Rurick in den Hafen, um ihn vollends zur bevorstehenden Reise auszurüsten.

Den 27sten Juli. Endlich ist das Schiff in völliger Ordnung und mit Lebensmitteln auf zwei Jahre versehen, und wir verlassen heute den Hafen, um unsere Reise in einigen Tagen anzutreten. Der Graf Rumanzoff hat mir versprochen, das Schiff morgen mit seiner Gegenwart zu beehren, auch der Doctor Eschscholtz und der Maler Herr Choris welche die Reise mitmachen werden, haben sich auf morgen gemeldet. Unsere ganze Equipage besteht jetzt aus zwei Lieutenants, (an Kordinkoffs Stelle, welcher in Reval krank zurückblieb, ist der Lieutenant Zacharin getreten) drei Untersteuerleu-

ten, 2 Unteroffizieren, 20 Matrosen, dem Arzt und dem Maler. In Kopenhagen erwarten uns die Herren von Chamisso und Wormskloid, welche beide als Naturforscher mitreisen.

Den 29sten Juli. Da das schlechte Wetter gestern den Grafen Rumanzoff abgehalten hatte, an Bord zu kommen, so erschien er heute in Begleitung des Capt. Krusenstern, und gleich darauf fanden sich der Admiral Moller, Haupt-Commandeur von Kronstadt, und der Admiral Korobka ein. Auch diesen beiden Männern statte ich hiemit meinen öffentlichen Dank ab, denn ohne ihren thätigen Beistand wäre es mir unmöglich gelungen, den Rurick so schnell und so gut auszurüsten. Dem Grafen Rumanzoff gefiel das Schiff sehr, nur schien es ihm zu klein, worin er auch nicht ganz Unrecht hatte, da es nur 180 Tonnen hält; indeß hat ein so kleines Schiff wieder den Vortheil, daß man sich damit sehr nah an die Küsten wagen darf, und daher eine viel genauere Aufnahme liefern kann. Die innere Einrichtung ist sehr bequem, sowohl für die Offiziere als für die Matrosen; denn ich habe ihnen viel Raum gegeben, weil ich überzeugt bin, daß die Gesundheit der ganzen Mannschaft viel davon abhängt. Der Rurick hat 2 Masten und ist mit 8 Kanonen versehen, wovon 2 dreipfündig, 2 achtpfündig, und 4 zwölfpfündig sind. Nachdem der Graf Rumanzoff mit vieler Güte von uns Abschied genommen und das Schiff verlassen hatte, salutirten wir ihn mit 13 Schüssen und es wurde drei Mal Hurrah! gerufen.

Von Kronstadt nach Kopenhagen.

Den 30sten Juli. Um fünf Uhr Morgens verließen wir Kronstadt von einem frischen NO begünstigt, und segelten um acht Uhr Abends an der Insel Hochland vorbei. Den 31sten gegen Mittag erblickten wir die Thürme der Stadt Reval, und ich sagte nun meinem Geburtsorte auf mehrere Jahre, vielleicht auf immer, ein letztes Lebewohl. Der Wind wurde bald ungünstig, und blieb so bis zum 3ten August; die Insel Gotland lag uns zur Seite, und ein heftiger Sturm aus SW hielt uns hier gefesselt. Den folgenden Tag legte sich der Wind, ging nach S um, und erlaubte uns, unsere Reise unter vollen Segeln fortzusetzen. Den 7ten gegen Mittag sahen wir die Insel Bornholm, und segelten um 4 Uhr Nachmittags an der Insel Christiansoe, in einer Entfernung von zwei Seemeilen, vorbei. Die darauf befindliche Festung erhob die Flagge, wir salutirten mit 7 Schüssen, und sie erwiederte mit gleicher Zahl. Die Insel Christiansoe ist nur ein kahler Felsen, den die Festung ganz einnimmt, doch gewährt sie einen recht hübschen Anblick, indem alle Gebäude aus der See empor zu steigen scheinen.

Den 9ten August. Um 9 Uhr Morgens warfen wir die Anker auf der Rhede vor Kopenhagen, der Festung gegenüber. Der Rurick salutirte mit 7 Schüssen, und ward mit gleicher Zahl wieder begrüßt. Heute noch hatte ich das Vergnügen, unsere beiden Reisegefährten, Herrn Wormskloid und v. Chamisso kennen zu lernen, welche ich ersuchte, sobald wie möglich mit ihren Sachen an Bord zu kommen, da die späte Jahrszeit keinen langen Aufenthalt gestattete. Den 10ten machte ich die sehr angenehme Bekanntschaft des verdienstvollen Admirals Löwenör, der sich durch seine vorzügliche Karte von der Nordsee bei allen Seefahrern ein Denkmal gestiftet hat; so manches Schiff dankt diesem Manne seine Erhaltung. Ich meldete mich bei dem russischen Minister Lisankewitsch, der mich mit Auszeichnung empfing, und in dessen Gesellschaft ich dem Herrn Grafen Schimmelmann auf seinem sehr schönen Landgute meine Aufwartung machte.

Den 13ten hatten Graf Dohna, russischer Gesandte, Graf Boribell, östereichischer Gesandte, Admiral Löwenör, der russische Gesandtschaftssecretair van Brien und General Tawast, schwedischer Gesandte, die Güte, mir einen Besuch abzustatten. Meinen Gästen gefiel die innere Einrichtung des Schiffs außerordentlich, wodurch ich mich sehr geschmeichelt fühlte, da sie ganz nach meiner Vorschrift gemacht war. Als sie das Schiff verließen, wurden 13 Kanonen abgefeuert, und wir riefen ihnen ein lautes Hurrah! nach, welches sie erwiederten. Der französische Gesandte Graf Bonné hatte auch die Absicht gehabt, das Schiff zu besuchen, war aber durch einen Gicht-Anfall davon abgehalten worden — ich mußte dagegen seine Einladung zum Mittagessen ablehnen, da mich nothwendige Geschäfte auf dem Nurick fesselten. Durch frühere Erfahrung belehrt, wie beschwerlich in warmen Gegenden das Geschäft eines Schiffs-Kochs ist, und wie nachtheilig das Klima auf solche Leute wirkt, die sich nicht früher daran gewöhnen konnten, bemühte ich mich, in Kopenhagen einen Koch zu bekommen, der schon Reisen nach Ostindien gemacht hätte. Es fand sich ein Westindier, den wir auf dem Nurick anstellten, und der die ganze Reise glücklich überstanden hat, ob er gleich, selbst unter dem Aequator, beständig an dem Feuer stand.

Den 17ten August. Um 4 Uhr Morgens verließen wir mit frischem SSW Kopenhagen, mußten aber die Hoffnung, heute noch den Sund zu passiren, aufgeben, denn der Wind wandte sich nach W und zwang uns, um 8 Uhr Morgens die Anker vor Helsingör fallen zu lassen. In Kopenhagen fand ich, daß meine Chronometer seit Kronstadt ihren Gang sehr verändert hatten. In St. Petersburg waren sie von dem Astronomen Schubert beobachtet worden, welcher fand, daß Chronometer Hardi den 20sten Juli nach mittlerer Zeit 2.st 8.^{m} 39,^{s} 54 zu spät war; die tägliche Retardation 2, 18^{s} Chronometer Barands nach mittlerer Zeit zu früh 3.st 20^{m} 31,^{s} 6. gewann täglich 0, 86.^{s} In Kopenhagen fand sich, daß Barands 18, und Hardi 21,^{s} verlor. Eine solche Veränderung des Ganges der Chronometer machte mir die Güte derselben zweifelhaft, doch habe ich in der Folge keine Ursache gehabt mich über sie zu beklagen.

Von Kopenhagen nach England (Plymouth).

Den 18ten August. Wir hatten die ganze Nacht starken Sturm aus NW gehabt, welcher mit Anbruch des Tages noch heftiger ward; gegen Abend legte er sich, und unsere Offiziere konnten der russischen Fregatte Cola, die an uns vorbei segelte, Briefe nach Kronstadt mitgeben.

Den 19ten um 10 Uhr Morgens, erhob sich der Wind aus S und wir gingen sogleich in Gesellschaft einer Menge Kauffarthei-Schiffe unter Segel. Wir salutirten im Sund die Festung Kronburg mit 7 Schüssen, welches sie mit gleicher Zahl erwiederte, und da der Wind frisch wehte, hatten wir den Sund bald passirt. Unsere Fahrt nach Plymouth war langweilig; wir hatten selten guten Wind, und es fiel durchaus nichts vor, was dem Leser interessant seyn könnte — daher erlaube er mir, meinen Einzug in England zu halten.

Den 1ten September segelten wir durch die Straße Dover, und ließen den 7ten Mittags die Anker vor der Stadt Plymouth in Cathwater fallen. Ich hatte diesen Hafen gewählt, weil er den Vortheil gewährt, daß man von ihm aus, bei frischem Winde, in Einem Tage den Ocean erreichen kann.

Sobald wir uns vor Anker gelegt hatten, machte ich dem Admiral Monley, Haupt-Commandeur vom hiesigen Port, meine Aufwartung; er empfing mich sehr artig, und erbot sich, uns jeden in

seiner Macht stehenden Beistand, zu leisten. Auch versäumte ich nicht, mich noch an diesem Tage bei dem russischen Konsul Herrn Hawker zu melden, und ihm ein schriftliches Verzeichniß aller meiner Bedürfnisse einzureichen, mit der Bitte, sogleich zu ihrer Herbeischaffung die nöthigen Maaßregeln zu nehmen. Ich verdanke dem thätigen Beistande dieses rechtlichen Mannes viel. Nachdem ich dieß Geschäft beendigt hatte, besuchte ich Herrn Whidbey, einen Freund des Capt. Krusenstern. Dieser unterrichtete und äußerst liebenswürdige Mann hat die Reise von Vancouver, als erster Master mitgemacht. Mit Vergnügen erinnere ich mich der bei ihm zugebrachten Tage, denn seine Gesellschaft war mir eben so angenehm als belehrend. Herr Whidbey ist jetzt mit dem Bau des Hafens von Plymouth beschäftigt; ein Werk, das ihm viel Ehre macht.

Den 8ten Sept. erhielt ich von dem Admiral Monley die Erlaubniß, meine Instrumente nach Mount-Batten, einem kleinen, nur 50 Faden von unserm Schiffe entfernten unbewohnten Flecken zu bringen. Gleich den folgenden Tag wurde daselbst ein Zelt aufgeschlagen; ich brachte die Chronometer ans Land, und wir konnten hier mit aller Bequemlichkeit unsere Uhren berichtigen.

Den 11ten. Diesen Abend war ich bei Lord Berington zum Ball eingeladen, dessen Landgut ein Paar englische Meilen von der Stadt entfernt ist; der Weg führt durch schön angebautes Land, und in der Nähe des Schlosses durch einen mit vielem Geschmack angelegten Park. Die Gesellschaft bestand aus den Vornehmsten der Gegend; der Ton war ungezwungen und angenehm.

Den 15ten. Heute erhielt ich das Lebens-Boot (life boat) welches von der englischen Regierung für den Rurick bestimmt war. Vermittelst Luftkasten, welche von Innen angebracht sind, kann ein solches Boot nie sinken. Dieses war 30 Fuß lang, und eigentlich für unser Schiff zu groß; unsere ganze Mannschaft war kaum im Stande es auf den Rurick zu heben, da diese Böte so viel schwerer sind, als andere von gleicher Größe; und aus dieser Ursache mußte ich es auch späterhin in Kamtschatka zurücklassen.

Den 20sten. Ich besuchte heute das Seehospital, und hatte Gelegenheit, mich an der darin herrschenden Ordnung und sorgfältigen Pflege der Kranken zu erfreuen. Von den Offizieren des 43sten Regiments war ich zu Tische eingeladen und diese gemeinschaftliche Tafel aller Offiziere von einem Regiment, wovon auch der Chef sich nicht ausschließt, gefällt mir sehr wohl.

Der Rurick ist jetzt ganz bereit England zu verlassen, und wartet nur auf günstigen Wind.

Den 25sten um 5 Uhr Morgens erhob er sich aus NO und wir spannten sogleich alle Segel auf; doch hatten wir die Bay noch nicht verlassen, als er sich nach SW wandte, und uns ganz ungünstig wurde. In der Hoffnung, daß er sich bald ändern würde, lavirten wir aus der Bay heraus; doch er ward gegen Mittag nur stärker, nicht günstiger, und um 5 Uhr Nachmittags brach er in einen heftigen Sturm aus. Ich ließ die Marssegel nur riffen, obgleich der Wind so heftig war, daß sie hätten eingenommen werden müssen; doch, da der Sturm gerade nach dem Lande zu blies, so durften wir nicht wenig Segel tragen, da sonst die Gefahr zu scheitern unvermeidlich gewesen wäre. Die dunkle Herbstnacht war schon angebrochen, als wir uns zwischen dem Leuchtthurm Ediston und dem Eingange des Hafens von Plymouth befanden. Der Sturm wüthete immerfort, die Wellen thürmten sich schnell hinter einander, und der Rurick, der schon seinen Platz nicht mehr behaupten konnte, trieb langsam dem Lande zu. Es war so entsetzlich finster, daß das Zurücksegeln in den Hafen eben so gefährlich gewesen wäre, als das Bleiben im Canal; ich wählte das Letztere, in der Hoffnung, das Schiff vielleicht noch bis zum Anbruch des Tages vom Lande entfernt zu halten. Wir boten unsere ganze Kunst auf, und sprachen

uns Muth ein. Der Gedanke, jetzt schon, gleichsam bei dem ersten Schritte zum fernen Ziele, zu scheitern, war mir unerträglich. Der Sturm wüthete die ganze Nacht; ich suchte das Schiff dem Leuchtthurm Ediston so nah als möglich zu halten, aber wir trieben immer weiter von ihm fort, dem Lande zu; zuletzt sahen wir ihn nur dann und wann aus der Dunkelheit hervorschimmern — ein Zeichen, daß wir dem Lande nahe seyn mußten. Den 26sten Morgens um 5 Uhr nahm die Stärke des Sturmes noch immer zu, das Schiff wurde gewandt; ein heftiger Windstoß brach uns das Hick (ein Balken, der das Bizan-Segel hält) wodurch wir außer Stand gesetzt wurden, das Schiff bei dem Winde zu halten, und wir konnten unsern Platz durchaus nicht mehr behaupten. Einer unserer besten Matrosen ward bei dieser Gelegenheit so gequetscht, daß er, trotz der sorgfältigsten Behandlung, doch 3 Wochen lang zum Dienst unbrauchbar blieb. Gleich nach diesem Unglücksfalle schimmerte der Tag matt durch die grauen Nebel hervor, und setzte uns wenigstens in den Stand, unsere Lage zu erkennen. Zu unserer nicht geringen Freude befanden wir uns vor dem Eingange der Plymouthsbay, und obgleich es noch ziemlich finster war, richteten wir doch gleich unsern Lauf dorthin, als den einzig möglichen Weg uns zu retten. Es gelang uns wirklich, trotz dem ungünstigen Wetter, ohne Lotsen den Hafen zu erreichen; und wir ließen um 8 Uhr Morgens die Anker an der nämlichen Stelle in Cathwater fallen, welche wir früher behauptet hatten. Offiziere und Mannschaft waren von der großen Anstrengung ganz erschöpft. — Wer die Navigation im Canal kennt, der wird sich einen Begriff von der gefährlichen Lage machen können, in welcher wir die Nacht über gewesen waren. Die Lotsen waren schon erstaunt darüber, daß wir uns in der See erhalten hatten, ohne zu scheitern. Ich kann es mir nicht anders erklären, als daß das Wasser, durch den Sturm zwar in die beschränkte Bay hineingezwängt, doch von der Gewalt des Stromes wieder zurückgetrieben, unser Schiff vom Lande entfernt halten mußte. — Jetzt ließen wir es unser erstes Geschäft seyn, das Schiff, welches durch den Sturm sehr gelitten hatte, wieder in Ordnung zu bringen. Ein neues Hick war in ein Paar Tagen fertig; und am 30sten Morgens, als der Wind aus N zu blasen anfing, wurden die Anker schnell gelichtet, und wir segelten in der Hoffnung, beim zweiten Versuche glücklicher zu seyn, als beim ersten, aus der Bay heraus. Doch kaum war dieses geschehen, als der Wind wieder nach SW umging, und unserer Freude ein Ende machte. Ich konnte mich nicht entschließen, sogleich wieder in den Hafen zurückzukehren, und wollte versuchen, gegen den ungünstigen Wind anzukämpfen; doch, da er sich bald in einen Sturm verwandelte, so geboten mir Pflicht und Vernunft ihm nicht länger zu trotzen, und so ließen wir um 6 Uhr Abends die Anker in der Bay hinter der neuerbauten Mauer fallen. Es stürmte und regnete die ganze Nacht, und wir hatten keinen andern Trost in der fehlgeschlagenen Hoffnung, als das ähnliche Schicksal einer dänischen Kriegs-Brig, welche ebenfalls gezwungen worden war, wieder in den Hafen einzulaufen. Dieses Fahrzeug, nach dem Mittelländischen Meere bestimmt, hatte schon vor mehreren Tagen den Canal verlassen und die Breite von Cap Finisterre erreicht, als es, durch den heftigen Sturm sehr beschädigt, sich gezwungen sah, nach England zurückzusegeln, um sich dort der nöthigen Reparatur zu unterwerfen. Endlich am 4ten October erhob sich ein beständiger N Wind, und wir säumten nicht, ihn sogleich zu benutzen: — um 10 Uhr Morgens waren wir unter vollen Segeln (Chronometer Barand verliert 2.ˢ 5 und Hardy 49,ˢ 0. —).

Von Plymouth nach Teneriffa.

Den 5ten October. Kaum hatten wir Cap Lorenz passirt, als der Wind sich wieder nach W wandte, sehr stark wurde, und so den ganzen Tag blieb. Am 6ten setzte er sich in N fest, und erlaubte uns den Eintritt in das Atlantische Meer. Jetzt erst schien mir die eigentliche Reise begonnen, und es erwachten die heitersten Gefühle bei dieser Vorstellung; die unangenehmen Zurüstungen waren dem Blicke entschwunden, was vor mir lag, dazu fühlte ich frohen Muth und Kraft in mir.

Den 9ten October. Diesen Mittag befanden wir uns in der Breite 44° 49′ 31″ Länge 11° 38′. Gegen Abend stellte sich mit einem heftigen Windstoß stürmisches Wetter aus N W ein, welches uns am folgenden Nachmittage um vier Uhr, an der Breite vom Cap Finisterre vorbei führte. In der Nacht sahen wir einen Mast, wahrscheinlich von einem im letzten Sturme verunglückten Schiffe vorbei treiben. Den 12ten mußten wir wieder gegen einen sehr heftigen Sturm aus S W kämpfen, der bis zum 13ten anhielt, und uns einige Meilen zurück trieb. Den 14ten wandte sich der Wind wieder nach N und wir bekamen sehr schönes Wetter, wobei wir gegen Mittag die Breite 39° 32′. Länge 13° 3′ gewannen. Jetzt fanden wir eine große Veränderung in der Temperatur der Luft, und 19° Reaum. Wärme. Den 21sten passirten wir die Breite von Gibraltar und fanden, daß der Strom uns in zwei Tagen schon 20 Meilen nach O S O versetzt hatte. Den 23sten Mittags war die Breite 30° 36″. Länge 15° 20″. Wir hatten völlige Windstille, die See war mit rothen, zwei Zoll langen Heuschrecken bedeckt, von welchen eine Menge aufgefischt wurden. Unsere Naturforscher behaupteten, sie kämen aus Afrika; wahrscheinlich durch Sturm von der Küste fortgetrieben, finden sie in der See ihr Grab; denn da wir uns auf einem Punkte befanden, der 600 Seemeilen von Afrika entfernt ist, so möchte ein so weiter Flug nicht vorauszusetzen seyn. Den 25sten Mittags sah man von der Spitze des Masts die Salvages, in der Richtung W S W. Die Chronometer gaben zu meiner nicht geringen Freude ihre Länge richtig an, welches für die Güte derselben sprach. Den 27sten Mittags sahen wir den Pic von Teneriffa, der 100 Seemeilen von uns entfernt lag. Ein frischer N Wind gab uns Hoffnung am folgenden Tage unser dießmaliges Ziel zu erreichen; und in der That ließen wir den 28sten um 11 Uhr, die Anker vor der Stadt St. Cruz fallen. Wir erhielten sogleich einen Besuch vom Port-Capitaine, Don Carlos Adan, der schon diesen Posten bekleidete, als Capt. Krusenstern seine Reise machte, und sich ihm schon damals sehr dienstfertig erwies. Auch für den Nurick hat er gethan, was in seinen Kräften stand, und ich halte es für meine Pflicht, ihm öffentlich meinen Dank dafür abzutragen. Mein erster Gang war zu dem Gouverneur, (dessen Namen ich leider nicht notirt habe) er empfing mich sehr artig und erbot sich, mir nach seinen Kräften behülflich zu seyn. Dieser Mann ist lange in Rußland gewesen, und scheint die Russen zu lieben. Er hat unter Prinz Nassau, als spanischer Obrist, in einer Schlacht auf der Ruderflotte in Biorko gegen die Schweden mitgefochten, und als Belohnung für seine Tapferkeit den St. Georgen-Orden vierter Klasse erhalten, womit ihn, wie er sagt, die Kaiserin Catharina selbst decorirt hat. Mich lud der Gouverneur auf den folgenden Tag zu sich ein, und hierauf eilte ich zu dem Herrn Coluguan, an den mein Creditif gestellt war. Dieser gastfreie Mann, von welchem so viele Reisende mit großem Lobe sprechen, befand sich in diesem Augenblick in Oratava; sein Kommis übernahm mit vielem Eifer meine Aufträge, welche hauptsächlich darin bestanden, für Offiziere und Mannschaft einen hinlänglichen Vorrath von Wein anzukaufen, und versprach, mich in zwei Tagen zufrieden zu stellen. Der gute Port-Capitaine hatte unterdessen die Gefälligkeit, mit seinen Leuten und

Böten meinen Wasservorrath an Bord zu schaffen; und so durfte ich hoffen in drei Tagen Teneriffa verlassen zu können. Wäre ich auch gerne länger hier geblieben, so hielt mich doch das Cap Horn wegen der vorgerückten Jahreszeit drohend davon ab. Hr. von Chamisso und Dr. Eschscholtz benutzten diese wenigen Tage zu einer Reise nach Oratava, wo sie für ihr Fach reiche Ausbeute hofften. Den 29sten speiste ich bei dem Gouverneur an großer Tafel; ich überreichte ihm Krusensterns sehr gut gestochenen Atlas mit Kupfern, der allgemeinen Beifall erhielt; und es erregte große Verwunderung, als ich sagte, daß er in Rußland gestochen sey. Der Gouverneur beschloß, dieses so merkwürdige Prachtstück seinem Könige zu überschicken. Den 30sten waren wir schon mit allem versorgt. Wein hatten wir von zwei Gattungen, zu 38, und zu 30 Pf. St. die Piepe; die erstere soll die beste seyn, welche die Insel hervorbringt. Unsere Naturforscher kehrten ziemlich zufrieden von ihrer Reise zurück, und ich beschloß den Tag darauf Teneriffa zu verlassen. Die Mannschaft hatte während unsers Aufenthalts hier viel Früchte und Gemüse gegessen, und wir versorgten uns zur Reise noch recht reichlich mit dergleichen.

Von Teneriffa nach Brasilien. St. Catharina.

Eine Beschreibung von Teneriffa zu liefern, wäre überflüssig, und würde nur Wiederholungen geben, da schon so viele Reisende diese Insel beschrieben haben; auch war unser Aufenthalt dort zu kurz, um interessante Bemerkungen zu machen.

Den 1ten November. Mit einem frischen NO Winde verließen wir die Stadt St. Cruz, und schmeichelten uns mit der Hoffnung, die Canarischen Inseln bald aus dem Gesichte zu verlieren; doch kaum 10 Meilen vom Lande entfernt, erblickten wir bei gänzlicher Windstille den Pic wolkenlos und in seiner ganzen Pracht. Nach Verlauf mehrerer Stunden erlaubte uns ein schwacher SW Wind, zwischen den Inseln Teneriffa und Canaria zu laviren, welches wir die Nacht durch fortsetzten. Den folgenden Morgen befanden wir uns an dem Ort, wo man einen Fels zwischen den beiden Inseln vermuthet; doch, da wir mehrere Mal zwischen ihnen hin und her segelten, ohne ihn zu entdecken, so glaube ich fast, daß er gar nicht existirt.

Den 3ten hatten wir schon den Passat erreicht und Mittags war der Pic kaum mehr sichtbar. In der Nähe der Inseln des grünen Vorgebirges, wurde unsere Mannschaft von heftiger Kolik und Kopfschmerz befallen; die Luft war außerordentlich schwül, der Thermometer fiel nie unter 20° Reaum. Die Krankheiten wichen indeß bald der Geschicklichkeit unsers Arztes, ohne nachtheilige Folgen zu hinterlassen, und hörten ganz auf, sobald wir uns von den Inseln des grünen Vorgebirges entfernt hatten. Mittags passirten wir die Breite der Insel St. Antonio, in der Entfernung von 35 Meilen, ohne sie zu sehen. Während der Nacht waren 25 fliegende Fische aufs Verdeck gefallen, welche den Mittag als eine äußerst wohlschmeckende und seltene Speise auf unserer Tafel erschienen. Diese Fische verirren sich öfter auf kleinere Schiffe, die, wie unser Rurick, nicht höher aus dem Wasser hervorragen, als ihr gewöhnlicher Flug, den sie, von Feinden verfolgt, unternehmen; bisweilen stoßen sie auch mit Gewalt gegen die Seiten der Schiffe und fallen betäubt ins Wasser zurück. Da ich die Insel St. Antonio nicht gesehen hatte, richtete ich den Cours so, daß uns Brava, die südlichste der Inseln des grünen Vorgebirges, sichtbar wurde, um die Güte meiner Chronometer zu prüfen. Ein frischer Passat brachte uns schnell vorwärts.

Den 10ten Mittags ward die Insel Brava, zwischen Nebelwolken hervorragend, in der Entfernung von 20 Meilen sichtbar. Meine Chronometer gaben die Länge der Insel um 10′ östlicher an, als auf Horsburgs Karte angegeben ist, und ich habe Ursache zu glauben, daß meine Angabe richtiger sey, da häufige astronomische Beobachtungen die früher und später gemacht wurden, als wir diese Insel sahen, uns immer mit den Chronometern gleiche Länge angab, so daß ihre Güte nicht zu bezweifeln ist. — Um 4 Uhr Abends segelten wir an der Insel Brava in einer Entfernung von 5 Meilen vorüber, ohne den Passat zu verlieren. Diese Insel ist hoch und steigt in W fast senkrecht aus dem Meere; sie ist mit einem üppigen Grün bedeckt, und gewährt dem Seefahrer einen sehr reizenden Anblick. Wir sahen in der Nähe des Landes im stillen Wasser große und kleine Fische, die sich spielend in die Luft warfen; — also auch reich an Fischen muß diese Insel seyn — selbst fliegende gibt es hier in Menge, die, seit wir das Cap verd verließen, unsere beständigen Begleiter waren, und täglich aufs Schiff fielen oder drüber weg flogen; einer flatterte dem wachthabenden Offizier so nah vorbei, daß er ihm mit dem Flügel an die Nase schlug.

Den 13ten Nov. Heute, unter der Breite 9° 52″ und Länge 20° 52″ verloren wir den Passat, welcher durch einen heftigen Windstoß aus SW verdrängt wurde, und nun befanden wir uns unter dem Strich der veränderlichen Winde, die uns mehrere Tage, nebst Windstillen, Regen und Gewitter, auch heftigen Windstößen, plagten. Bei alle dem befand sich die Mannschaft wohl, und wir hatten keinen Kranken. Den 16ten in der Breite 7° 31″, Länge 20° 28″ flogen drei Kraniche um den Rurick her; einer von ihnen fiel vor Ermüdung ins Wasser, die beiden andern flatterten um ihren verunglückten Gefährten herum, und entfernten sich so von dem Schiffe. An demselben Tage erschien auch ein kleiner Landvogel, und ruhete auf dem Schiffe; das nächste Land lag $5\frac{1}{2}$° von uns entfernt, und es ist zu verwundern, wie ein so kleiner Vogel eine so weite Reise machen kann, woraus wohl zu folgern ist, daß man nicht immer Land in der Nähe voraussetzen darf, wenn man einen solchen Vogel sieht. Den 18ten in der Breite 6° 48″, Länge 20° 28″ hatten wir den wahren SO Passat, doch so südlich, daß wir gezwungen waren, einen sehr westlichen Cours zu halten.

Der Strom hatte uns, von der Insel des grünen Vorgebirges an, täglich einige Meilen nach SO getrieben; vom heutigen Tage an, veränderte er seine Richtung, und fing an das Schiff stark nach W zu treiben. Wir segelten heute über den Punkt, wo die Warleis-Bank liegen soll, ohne etwas zu bemerken, ihre Existenz scheint mir daher zweifelhaft. Den 21sten Mittags, Breite 3° 37″, Länge 22° 44″ sahen wir ein großes Schiff aus Süden gerade auf uns zu segeln, es zeigte die englische Flagge, und schien sich mit uns unterhalten zu wollen; der Rurick wurde beigelegt, und sogleich kam ein Boot mit zwei Offizieren vom englischen Schiffe zu uns, um Neuigkeiten aus Europa einzuholen. Das Schiff, ein großer Ostindienfahrer, Bombay genannt, kam aus Bombay und segelte nach England. Wir verglichen unsere Chronometer-Längen und fanden nur 2′ Differenz; der Engländer hatte die seinen von der Insel St. Helena angefangen, folglich konnten sie wenig von den wahren abweichen.

Den 23sten. Um 8 Uhr Abends unter der Länge 26° 26″ durchschnitten wir den Aequator. Ich hatte mir vorgenommen, diesen Tag festlich zu begehen, und deshalb schon am Morgen alle Anstalten dazu treffen lassen; gegen Abend, als das Schiff gewaschen und alles in Ordnung gebracht war, wurde es stark erleuchtet, Offiziere und Mannschaft warfen sich in ihren höchsten Staat und der Uebergang aus einer Halbkugel in die andere wurde unter tiefem, feierlichem Schweigen erwartet: mit dem Schlage acht flog die Flagge in die Höhe, die südliche Halbkugel ward mit 8 Kanonenschüssen begrüßt, und wir

tranken einander in unserm besten Wein unsern Glückwunsch zu — die Matrosen bekamen guten Punsch. Hierauf erschien der Neptun, hieß uns willkommen in Süden, taufte jeden, der den Aequator zum ersten Mal berührte, und ich war der Einzige, der sich dieser Ceremonie nicht zu unterwerfen brauchte. Der Jubel währte den ganzen Abend bis in die Nacht hinein und war allgemein. Einen halben Grad nördlicher, und unter dem Aequator selbst, fanden wir den Strom N W 86° 47″ Meilen in 24 Stunden.

Den 1ten December. In der Breite 14° 40′ 5, Länge 33° 30″ verließ uns der S O Passat, und ein frischer N Wind von Regen und öftern Windstößen begleitet, stellte sich ein. Unser zweiter Lieutenant Zacharin kränkelt schon seit wir Teneriffa verließen an einem alten Uebel, und ich besorge sehr, daß sowohl sein Zustand, als der des Schiffs-Schlossers, welcher auf einem Kriegsschiffe vom unterm Raa aufs Verdeck gefallen ist, und sich die Brust verletzt hat, durch die Reise verschlimmert werde.

Den 3ten: Breite 18° 10″, Länge 35° 22″. Es wurden heute mit der Harpune drei Bouiten gestochen, dieser Fang war uns sehr willkommen, da wir schon lange frische Lebensmittel hatten entbehren müssen; denn der Rurick ist so klein, daß er keine große Vorräthe in sich fassen kann. Um das Fest vollständig zu machen, ließ ich eine Tonne Sauerkohl öffnen, die in St. Petersburg von der amerikanischen Compagnie besorgt worden war, und noch außerordentlich gut gefunden wurde. Den Abend hatten wir Schauspiel: schon Mittags war ein Zettel an den großen Mast angeschlagen und darauf die Bauerhochzeit angekündigt. Die Matrosen hatten das Stück selbst verfaßt und führten es zur großen Zufriedenheit der Zuschauer auf; den Beschluß machte ein Ballett, und den Schauspielern ward der verdiente Beifall. Solche Belustigungen werden vielleicht manchem, auf einem zu einer Entdeckungsreise bestimmten Schiffe, lächerlich erscheinen; ich aber bin der Meinung, daß gerade hier alles geschehen müsse, um die Mannschaft heitern Sinnes zu erhalten, und sie so über die Beschwerden einer so langwierigen Unternehmung hinwegzuführen; auch wirkt wohl die Stimmung des Gemüths sehr wesentlich auf den körperlichen Zustand, und der fröhliche Mensch ist in der Regel der gesundere. Sonntags wurde bei mir gewöhnlich irgend etwas Besonderes vorgenommen: die Matrosen ergötzten sich schon einige Tage früher an ihren Plänen und Anstalten, und später hatten sie einen reichen Stoff zur Unterhaltung und zu Scherzen. Auch war an diesem Tage der Tisch reichlicher besetzt, und es wurde eine doppelte Portion Branntwein gereicht.

Den 6ten. Wir befanden uns heute in der Nähe vom Cap Frio, dessen Breite ich meiner Instruction zu folge hätte bestimmen sollen; allein, da das anhaltend trübe Wetter dieses unmöglich machte, so richteten wir unsern Cours nach der Insel St. Catharina. Den folgenden Tag bemerkten wir auf der Oberfläche der See einen schlangenförmigen Weg von dunkelbrauner Farbe, ungefähr ein Paar Faden breit, der sich so weit erstreckte, als das Auge reichte. Im ersten Augenblicke hielt ich diese Erscheinung für eine Untiefe; doch da ein Boot hinuntergelassen wurde, in welchem Hr. Wormskloid sie untersuchte, und auch von diesem Wasser an Bord brachte, fanden wir, daß dieser Weg durch eine unzählige Menge kleiner Krebse und den Samen einer Pflanze gebildet war, die sich, wie unsere Naturforscher behaupten, auf dem Grunde des Meeres erzeugt.

Den 10ten. In der Nähe der Insel St. Catharina überfiel uns ein Sturm, der bis zum folgenden Tage anhielt; um drei Uhr Nachmittags erblickten wir das feste Land nördlich von der Insel, lavirten die Nacht durch unter wenig Segeln, und richteten den 12ten mit Tagesanbruch unsern Cours dem Lande zu. Mittags befanden wir uns zwischen den Inseln Alvaredo und Gal; das Wetter war außerordent-

lich schön. Wir segelten Alvaredo, welches hoch liegt, in einer Entfernung von ein Paar Meilen vorbei, und erquickten uns an den Wohlgerüchen, die uns der Wind von dieser mit Palmen und üppigem Grün schön bewachsenen Insel zuwehte. Sie ist nur von Crocodillen bewohnt, von denen wir im Vorbeisegeln mehrere um den Rurick herumschwimmen sahen. Ich forderte durch einen Kanonenschuß einen Lotsen; da sich aber kein solcher sehen ließ, segelten wir weiter, und ließen Abends um 4 Uhr die Anker in der Nähe der Insel St. Cruz ungefähr auf derselben Stelle fallen, wo die Nadeshda 12 Jahre früher gestanden hatte. Kaum lagen wir vor Anker, als ein Sergeant von der Festung St. Cruz an Bord kam, und im Namen des Commandanten die gewöhnlichen Fragen vorlegte, und sein Ausbleiben mit Krankheit entschuldigte. Den folgenden Tag, den 13ten, begab ich mich in die Stadt Nostro-Sennora-Dudesterro, welche ein Paar Stunden von unserm Ankerplatze entfernt lag, um dem Gouverneur, Major Louis Mauricia de Selveira, meine Aufwartung zu machen. Er empfing mich kalt, und schien nicht aufgelegt, dem Befehle den er von Rio-Janeiro aus erhalten hatte, dem Rurick in allem behülflich zu seyn, Genüge leisten zu wollen. Der Capitain vom Port, S. Pinto, ein äußerst dienstfertiger Mann, half mir aus der Verlegenheit und versprach, alle meine Bedürfnisse so schnell als möglich, zu befriedigen. Den Mittag speiste ich nebst Herrn von Chamisso auf St. Pintos, einem in einer höchst reizenden Gegend gelegenen Landgute; der Tisch war im Freien unter Pomeranzenbäumen gedeckt, Kolibris und andere uns unbekannte Vögel flatterten um die Orangenblüthen her, und wir schwelgten, nach dem einförmigen Anblick der stürmischen See, doppelt im Genuß dieser paradiesischen Natur. Der Gouverneur, von welchem die Offiziere der Nadeshda mit so viel Freundlichkeit behandelt worden sind, befindet sich jetzt in Rio de la Plata. Abends war ich wieder auf dem Rurick, und ließ alle Anstalten treffen, um den folgenden Tag in der Nähe von St. Cruz ein Zelt aufzuschlagen, wohin alle astronomischen Instrumente gebracht werden sollten. Es stand auf einer kleinen Anhöhe, unter Palmen- und Bananen-Bäumen so, daß wir unsern Rurick sehen konnten; hinter uns erhob sich ein waldiges Gebirge; auch konnten wir von dort aus weite Spaziergänge im Schatten der Citronen- und Pomeranzenbäume unternehmen, die uns vor den Strahlen der Sonne schützten, und oft einen zu aromatischen Duft aushauchten. Die Gegend längs dem Ufer wird von den Soldaten der Landmiliz bewohnt, die nur im Fall der Noth Dienste leisten, und sich außerdem mit dem Anbau ihrer Reis- und Zucker-Felder beschäftigen. Ihre Häuser liegen weitläuftig auseinander, und ihren Reichthum bestimmt die Zahl ihrer Negersclaven, die hier, wie Glieder einer Familie, mit ihren Herren arbeiten, und mit ihnen genießen, was das Haus vermag. In der Stadt hingegen sind die Neger sehr unglücklich; sie werden zu den ermüdendsten Arbeiten gleich Lastthieren gebraucht, besonders müssen sie dem Reis die Hülsen abstampfen, wozu man ihnen so schwere Keulen gibt, daß sie sie nur mit größter Anstrengung zu schwingen im Stande sind; Peitschenhiebe treiben sie zur Arbeit an, wenn ihre Kräfte ausgehen, und dabei wird ihnen höchst elende Kost gereicht. Durch diese unmenschliche Behandlung sind diese Unglücklichen wirklich zu Thieren herabgesunken; sie scheinen gar keines Nachdenkens noch Gefühls fähig; der Anblick ist schauderhaft und flößt Erbarmen ein. Das beleidigendste Schimpfwort der Portugiesen ist: Schwarzer! — Die Sclaven der Soldaten sind ganz andere Menschen, sie freuen sich als solche ihres Daseyns, und wir hatten alle Ursache mit unsern Nachbarn zufrieden zu seyn, die uns freundlich behandelten und die Tugend der Gastfreundschaft an uns übten. Die Soldaten halten sich für sehr arm; da ihnen seit mehreren Jahren ihr Sold vorenthalten worden; sie haben freilich kein Geld, doch fehlt es ihnen nie an den nothwendigen Bedürfnissen des Lebens, die ihnen das Land gibt — und so halte ich sie für reich

und glücklich. Ich bezog ein kleines Haus neben dem Zelte, welches einer Soldatenwittwe gehörte, und blieb nun am Lande, um mich mit meinen Chronometern zu beschäftigen. Die Abende widmeten wir der Erholung; die gutmüthigen Einwohner versammelten sich dann gewöhnlich um unser Zelt, ein Paar Violinen und Flöten erhöhten die Lust, reizten zu Gesang und Tanz, und gaben uns Gelegenheit, die Grazie zu bewundern, mit der die Mädchen den Fandango tanzten. Gleich nach Sonnenuntergang füllt sich hier die Luft mit einer unzähligen Menge leuchtender Käfer, die wie feurige Punkte in der Luft glänzen; auch fangen die großen Heuschrecken schon an, zu zirpen, und Frösche, von der Größe der Schweinigel, kommen aus ihren Schlupfwinkeln hervor, und man möchte sagen, bellen wie Hunde von mittlerer Größe. Wer dieses Land zum ersten Mal besucht, auf den muß dieses Leben in der Natur am Tage und in der Nacht, die vielen schönen Vögel und Schmetterlinge und diese Vegetation einen lebhaften Eindruck machen. In der Nähe unseres Zeltes fließt ein kleiner Fluß mit sehr gutem Wasser, wo wir mit der größten Bequemlichkeit unsere Fässer füllen konnten. Wir versuchten an den Ufern des Meeres zu fischen, und zogen immer ein volles Netz aus dem Wasser; auch fanden sich häufig merkwürdige Seethiere darin, die unsern Herren Naturforschern sehr willkommen waren, so wie überhaupt dieses Land ihnen eine reiche Ausbeute verlieh. Schiffe, die das Cap Horn umschiffen wollen, thun wohl, die Insel St. Catharina zu berühren, und nicht Rio-Janeiro: man bekommt hier die Lebensmittel wohlfeiler, genießt eines viel gesundern Climas, und hat überdem den Vortheil, dem Cap Horn näher zu seyn. Der schönste Kaffee wächst hier im Ueberfluß, jeder Einwohner hat sein Kaffee-Wäldchen neben seinem Hause; doch ist der Handel, obgleich jetzt erlaubt, nicht beträchtlich, da nur wenige Schiffe hierher kommen. Der Sclavenhandel an der Küste von Afrika ist, wie man uns sagte, blos vom Aequator nach Süden zu erlaubt.

Der Lieutenant Schischmareff hatte, während wir auf dem Lande lebten, das Schiff in den Stand gesetzt, das Cap Horn zu umschiffen, wo unfehlbar so manche Stürme unser warteten.

Den 26sten brachten wir alle unsere Instrumente wieder an Bord, fanden alles in völliger Ordnung, und auch die nöthigen Lebensmittel durch die Güte des Herrn Pinto verladen. — Den 27sten kam er aus der Stadt, um uns sein Lebewohl zu sagen, meine Absicht aber, noch heute Brasilien zu verlassen, ward durch einen heftigen Sturm vereitelt. Den 28sten Morgens um 5 Uhr, gingen wir mit Hülfe eines schwachen Landwindes unter Segel; Hr. Pinto, welcher die Nacht auf dem Rurick zugebracht hatte, empfing unsern herzlichen Dank für seine Güte, und so trennten wir uns von ihm und von dem Ufer, wo wir einige sehr frohe Tage verlebt hatten. Wir sahen mit Vergnügen, daß den Einwohnern der Abschied von uns zu Herzen ging. Meine Mannschaft, die ich täglich ans Land kommen ließ, um sie zu der bevorstehenden Reise zu stärken, hatte die freundliche Aufnahme dieser Menschen dankbar anerkannt, und sich anständig betragen, wodurch sie sich daselbst als Russen einen sehr guten Ruf gründeten. An das Haus, in welchem ich gewohnt hatte, ließ ich eine kupferne Platte mit dem Namen des Schiffs und der Jahrszahl anschlagen, wodurch sich die Wirthin sehr geschmeichelt fühlte. Chronometer Barands verlor jetzt in 24 Stunden 4,ˢ 4′ Hardy 49.ˢ 5.

Lieutenant Zacharin, der während unsers Aufenthalts in Brasilien auf dem Lande gelebt hatte, war in so weit hergestellt, daß er wieder Dienste verrichten konnte. Die ganze Mannschaft befand sich außerordentlich wohl, bis auf unsern Schlosser, der trotz aller angewandten Mittel seine Gesundheit nicht wieder erlangen konnte.

Von St. Catharina nach der Küste Chili. Conception.

Den 31sten December befanden wir uns unter der Breite 34° 1[illegible] S., Länge 48° 3′ W. Es ließen sich drei große Schildkröten sehn, deren Erscheinung mir sehr auffallend war, da wir in einer so beträchtlichen Entfernung vom Lande waren. Bis zum 10ten Januar 1816. Breite 45° 56″, Länge 57° 2′ ist nichts vorgefallen, was bemerkt zu werden verdiente; Wind und Wetter waren uns günstig, und wir freuten uns der schnellen Fahrt, bis das Cap Horn seine Nähe durch heftige Stürme ankündigte, denen wir sechs Tage lang ausgesetzt blieben; besonders furchtbar wüthete der heutige, der die Wellen hoch thürmte, und unser kleines Schiff schrecklich hin und her schleuderte. Eine von diesen Wellen, die von hinten hereinschlug, brachte uns großen Schaden und mich beinah um mein Leben; ich lag nämlich gerade auf einem Hühnerkasten, und ließ den Sturm um mich wüthen, ohne Gefahr zu ahnen, als mich diese Welle mit meinem Lager ergriff, und über Bord schleuderte. Gewiß wäre ich ohne Rettung verloren gewesen, wenn nicht ein Haufen Stricke, deren Ende am Schiff befestigt war, mit mir hinunter gefallen, und mich wie in einem Netze gefangen gehalten hätte. Ich hatte meine Besinnung verloren, und erhielt sie nur in dem entscheidenden Augenblicke wieder, als mein Netz aus einander zu gehen drohte, und ich noch eben Zeit genug hatte, mich wieder auf das Verdeck zu schwingen. Der Hühnerkasten, mit vierzig Hühnern, auf welchem ich gelegen, schwamm mit meinem Kopfkissen nebem dem Schiffe in der See. Ich dankte Gott für meine Rettung, und ertrug gern den Verlust der Hühnerbraten, auf die wir uns allerdings wohl gefreut hatten, und die wir nun ganz entbehren mußten, da die Hühner in den beiden andern Kasten ebenfalls durch den Druck der Welle umgekommen waren. Erst nachdem ich mich von meinem Schreck erholt hatte, bemerkte ich alle die Verwüstungen, die diese unglückliche Welle angerichtet; das ganze Geländer neben welchem ich gelegen, war zerschmettert, selbst die starken Glieder der Brüstung zerbrochen, und die Kanone auf die andere Seite geworfen — zum Glück fand sie keinen Menschen im Wege, dem sie bestimmt den Tod gebracht hätte. Mit schwerem Herzen sah ich nun auch, daß das Gehäuse meiner Kajüte abgerissen, und ein Theil der Welle hineingestürzt war; ich zitterte vor dem Verlust meiner Instrumente und Bücher, der unersetzlich gewesen wäre. Ehe ich mich hinunter wagte, ließ ich die Oeffnung mit Brettern verschlagen, um die Kajüte vor einer zweiten Welle zu schützen. Das Steuer fanden wir für den Augenblick unbrauchbar, doch glücklicherweise einer Ausbesserung fähig; einige Matrosen hatten leichte Contusionen davon getragen, besonders der, am Steuer. Nun stieg ich in die Kajüte hinab, um meinen Verlust zu übersehen, und fand zu meiner Freude, daß das Wasser nicht bis zu den Instrumenten, die sich auf einem erhöhten Platze befanden, gedrungen war; es hatte seinen Lauf in den Raum hinein genommen, und dort große Verheerungen angerichtet. Ein beträchtlicher Vorrath unsers besten Zwiebacks, wurde, nachdem der Sturm etwas nachgelassen, ganz aufgelöst herausgeholt — und das war ein sehr bedeutender Verlust für uns, da wir ihn nicht wieder ersetzen konnten. Auch in die Pulverkammer war das Wasser gedrungen, und hatte einen großen Theil davon verdorben.

Den 16ten Januar, Breite 49° 5′, Länge 63° 31′. Ein frischer Wind aus N bei schönem Wetter, brachte uns schnell dem Cap Horn näher; Mittags sondirten wir, und fanden 60 Faden Tiefe über einen Boden von grauem Sande. Den 19ten Morgens um acht Uhr sahen wir das Cap St. John, in einer Entfernung von 40 Meilen; Mittags, bei sehr schönem Wetter, ward das grauenvolle Staatenland sichtbar. Cap St. John lag uns in SW 12° 25 Meilen entfernt; der Strom setzte stark nach

ONO um. Gegen Mitternacht hatten wir das Staatenland umschifft, der Wind blies stark aus N, ich nahm meinen Cours SSW, um mich, der Sicherheit wegen, vom Lande entfernt zu halten, und schlug dann, gegen den Gebrauch anderer Seefahrer, einen mehr westlichen Cours ein, um das Cap Horn so scharf als möglich zu doubliren. Den 22sten um vier Uhr Morgens, durchschnitten wir den Meridian vom Cap Horn in der Breite 57° 33′ S und hatten offenbar viel gewonnen, indem wir nicht, wie Andere zu thun pflegen, so weit nach Süden gegangen waren. Wir waren von Wallfischen, Delphinen und Albatrossen umringt. Indem wir das Cap Horn umschifften, wurden wir von starken Stürmen aus SW begrüßt, die mehrere Tage anhielten, und erst heute, den ersten Februar, gelang es uns, die Breite vom Cap Victorie zu passiren. Wir triumphirten! denn nun durften wir nicht mehr fürchten, von den W Stürmen zurückgetrieben zu werden. Den 11ten um zehn Uhr Abends sahen wir beim Mondschein Land; — es war die nördliche Küste von Conception, in der Nähe der Insel St. Maria. Wir legten bis zum Anbruch des Tages bei, und richteten dann unsern Cours nach der Bay zu. Ich liefere keine Beschreibung von der Ansicht der Küste, noch von der Einfahrt in die Bay, da in la Peyrouses Reisebeschreibung hinlänglich darüber zu lesen ist. Man kann bestimmt darauf rechnen, in einer Entfernung von zwei Graden von der Küste, sowohl in dieser Breite, als noch einige Grad südlicher, in dieser Jahreszeit immer das schönste, heiterste Wetter, und S Wind zu finden, da hingegen weiter nach W trübes Wetter und N Wind zu erwarten sind. Es wäre daher den Schiffen, die an der Küste herauf zu segeln gedenken, zu rathen, daß sie sich schon im 42° derselben näherten, weil sie auf diese Weise bestimmt ihre Fahrt beschleunigen. Dieses gilt aber nur für den Sommer, im Winter sind die N Winde bei trübem Wetter hier herrschend. Mittags befanden wir uns bereits am Eingange der Bucht Conception; — der Wind wehte aus S, daher konnten wir Talcaguano nicht anders erreichen, als durch Laviren.

Um drei Uhr Nachmittags konnte man den Ort, vor welchem drei Kauffarthei-Schiffe vor Anker lagen, schon deutlich sehen. Wir zeigten unsere Flagge, und erbaten uns durch eine andere, von einem Kanonenschuß begleitet, einen Lotsen; bald erschien auch ein Boot von Talcaguano, wagte sich aber unserm Schiffe nicht so nah, daß wir hätten verstehen können, was uns die Leute darin zuriefen; sie machten allerlei Zeichen, die wir eben so wenig verstanden; und kehrten bei anbrechender Dunkelheit zurück ans Land. Dieses Mißtrauen fiel uns auf; doch erfuhren wir später, daß es Furcht vor Seeräubern war, die häufig von Buenos-Ayres hieher kommen, und großen Schaden an den Küsten anrichten. Wir lavirten bis zum Abend, und ließen um acht Uhr, als es dunkel geworden war, dreißig Meilen von Talcaguano die Anker auf zwölf Faden in einem lehmigen Grunde fallen. Den 13ten bei Anbruch des Tages erblickte unsere Schildwache in der Nähe des Schiffs ein Boot, aus welchem man uns etwas zurief, das wir wieder nicht verstanden; wir antworteten indeß: Russen, Freunde der Spanier! — Die Leute entschlossen sich endlich an Bord zu kommen, und wunderten sich sehr in uns Russen zu finden, da noch nie welche diesen Ort besucht hatten. —

Es gab in der Bay Conception sehr viele Wallfische, die ihre Fontainen in unserer Nähe ausspritzten; einer von ihnen hatte die Dreistigkeit, sich ungefähr einen Fuß unter der Oberfläche des Wassers an den Rurick zu lehnen, und wir hatten dadurch Gelegenheit, ihn recht genau zu betrachten und jeden seiner Athemzüge zu bemerken. Es ist gewiß ein seltener Fall, daß sie sich so nah heran wagen, um sich in ihrer ganzen Herrlichkeit bewundern zu lassen.

Da wir nun einen Lotsen am Schiff hatten, so wurden die Anker gelichtet, und wir erreichten in ein Paar Stunden den Ankerplatz von Talcaguano, wo die Tiefe, $\frac{1}{4}$ Meile vom Lande, $4\frac{1}{2}$ Faden, über lehmigen Boden betrug. Kaum lagen wir vor Anker, als der Commandant des Orts, Don Miguel de Rivas, Obristlieutenant der spanischen Infanterie, mit seinem Adjutanten an Bord kam, und uns nach der ersten Begrüßung die Frage that: zu welcher Nation wir gehörten? (Die russische Kriegsflagge war hier ganz unbekannt). Als er erfuhr, daß wir Russen wären, war sein Erstaunen sichtbar, doch wurde er bald sehr freundlich und sagte: so lange die Welt steht, hat noch nie ein russisches Fahrzeug seine Flagge in diesem Hafen wehen lassen; ihr seyd die Ersten! Wir freuen uns, eine Nation bei uns zu begrüßen, die unter dem großen Alexander sich selbst aufopfernd, die Freiheit Europens erfochten! Nachdem ich ihm ein Empfehlungsschreiben des spanischen Ministers in London vorgezeigt hatte, das ihn mit dem Zweck unserer Reise bekannt machte, erbot er sich sogleich, uns in allem behülflich zu seyn, und bat mich, ihm meine Bedürfnisse namhaft zu machen. Auch versprach er sogleich einen Courir nach der Stadt Conception, welche nur zwei Stunden von Talcaguano entfernt liegt, abzufertigen, um dem Gouverneur unsere Ankunft zu melden. Meine erste Bitte bestand darin, daß er mir einen Ort am Lande möchte anweisen lassen, wohin ich meine Instrumente bringen könnte, um die Chronometer zu prüfen. Der Commandant verließ uns mit dem Versprechen, uns noch heute darüber Bescheid zu geben, und lud uns alle auf diesen Abend zu sich ein. Wir folgten der Einladung und fanden eine große Gesellschaft sehr eleganter Herren und Damen, wo getanzt und musicirt wurde, und wo wir, nach den Beschwerden der Reise, und der Gefahr, bei dem sturmreichen Cap Horn ein Raub der Wellen zu werden, doppelt die ausgezeichnete Gastfreundschaft und Freundlichkeit der Einwohner dieses schönen, uns nur durch Beschreibung bekannten Landes, würdigten, und einen sehr frohen Abend verlebten. Nur eigene Erfahrung kann eine richtige Vorstellung von den Empfindungen geben, die einem Seefahrer bei diesem Wechsel der Umgebungen so wohl thun.

Ich muß hier einiger Gebräuche erwähnen, die mir sehr auffielen, und allerdings einen Fremden in Verlegenheit setzen konnten. Es standen nämlich im Tanzsaale auf einem, zwei Stufen hohen Gerüste, Bänke mit rothem Tuch beschlagen; auf diesen saßen nur Herren und bejahrte Damen; den jüngern waren ihre Plätze auf den Stufen zu unsern Füßen angewiesen, und ich war ganz verwirrt, als ich ein schönes junges Mädchen, in Atlas gekleidet und mit Diamanten geschmückt, zu meinen Füßen erblickte; doch als ich bald gewahr ward, daß alle Herren diese Auszeichnung mit mir theilten, schlug ich beherzt meine Augen wieder auf. Das Paraguai-Kraut, oder vielmehr die Blätter des Baumes Lau, werden bekanntlich in den meisten spanischen Besitzungen in Amerika, sehr häufig als Thee gebraucht; (in Chili wird jährlich für 1000000 Thaler Paraguai-Kraut verbraucht) nicht so bekannt aber möchte der Gebrauch seyn, diesen Thee in einem silbernen Gefäß zu präsentiren, wo eine Röhre angebracht ist, aus welcher jeder aus der Gesellschaft ein Paar Züge thut, und sie dann weiter reicht. Als die Reihe an mich kam, hielt ich es für eine Pflicht der Artigkeit meinen Vorgängern nachzuahmen, so schwer es mir auch ward, einen gewissen Widerwillen zu bekämpfen, da ich etwa der zwanzigste war, welcher an dieser Röhre saugen sollte — doch kaum hatte ich meine Lippen daran gebracht, als ich sie auch verbrannt zurückzog, und ich empfehle jedem, dem einmal Thee auf diese Weise präsentirt werden sollte, die Röhre mit den Zähnen zu fassen. Uebrigens ist der Geschmack dieser Paraguai-Pflanze nicht übel; sie wird mit Zucker gekocht und dann in diesem Gefäß auf Kohlen immer heiß erhalten — es ist ein süßer aromatischer Saft, den man einschlürft. Die Chilier essen gern eingemachte Früchte, und es werden

in allen Gesellschaften dergleichen herumgereicht, und zwar immer mit Gläsern voll Wasser, weil gleich nach dem Genuß der Süßigkeiten getrunken wird.

Den 14ten Febr. Der Gouverneur, der uns am folgenden Tage auf dem Schiffe einen Besuch zugedacht hatte, schickte heute seinen Adjutanten, um uns in seinem Namen zu bewillkommen, und uns seine Dienste anzubieten; der Befehl, mir das beste Haus in Talcaguano einzuräumen, war schon gegeben. — Er handelte hierin dem Willen seines Königs gemäß, der ihm aufgetragen hatte, den Rurick gut aufzunehmen. Den 15ten um zehn Uhr Morgens, kündigte der Kanonendonner von der Festung die Ankunft des Gouverneurs, Don Miguel Maria d'Attero an, und er erschien bald darauf in Gesellschaft einiger neugierigen Damen aus der Stadt, auf dem Rurick; ich empfing ihn seinem Range gemäß, mit allen Ehrenbezeugungen, und er äußerte sich sehr verbindlich: wie erfreulich es ihm sey, uns, die wir zu einer Nation gehörten, welche er ehrte und liebte, nützlich seyn zu können. Auch bat er mich, ihn mit meinen Bedürfnissen bekannt zu machen, damit er sogleich Befehl ertheilen könnte, mich in allem zu befriedigen. Als der Gouverneur das Schiff verließ, salutirten wir mit acht Kanonenschüssen.

Den 16ten. Die Chronometer und Instrumente wurden heute ans Land gebracht. Man hatte mir ein hübsches Haus mit einem artigen Garten eingeräumt, wo ich meine Chronometer ungestört prüfen konnte. Lieutenant Schischmareff übernahm unterdessen die Ausbesserung des Schiffs, und unsern Herren Naturforschern fehlte es in diesem schönen Lande auch nicht an Beschäftigung.

Wir waren auf den 25sten von dem Gouverneur zu einem Feste eingeladen, das er uns zu Ehren veranstaltet hatte. Um die Hitze zu vermeiden, ritten wir in Begleitung des Commandanten und einiger Offiziere, schon am frühen Morgen aus Talcaguano. Wir hatten auf dieser kleinen Reise Gelegenheit, die reiche, üppige Natur des Landes zu bewundern; die Einwohner ernten, trotz ihrer Trägheit es gehörig zu bearbeiten, das hundertste Korn, und wir ritten öfter durch kleine Fruchtwälder, die ohne alle Kultur die schönsten Südfrüchte hervorbringen. Als wir auf dem Paradeplatz erschienen, wurden acht Kanonen gelöst, das Militair war in Parade aufgestellt; der Gouverneur empfing uns in voller Uniform und führte uns ins Schloß. Die vornehmsten Personen des Orts, unter denen sich auch der Bischof befand, machten die Gesellschaft aus. Man trank auf die Gesundheit Alexander I. und Ferdinand VII. unter Kanonendonner und Trompetenschall. Die Tafel war besetzt, wie in Europa bei festlichen Gelegenheiten; das Eis, welches reichlich vorhanden war, und welches der Gouverneur die Aufmerksamkeit gehabt hatte, mit Mühe und Gefahr von den hohen Cordilleras bringen zu lassen, war uns Nordländern bei der großen Hitze besonders erquickend. Abends war Ball, wo besonders viele sehr schön geschmückte Damen, die auch hier gewöhnlich zahlreicher als die Herren sind, erschienen. Die Chilier erhalten ihre Moden aus Paris; der Ton der Gesellschaften ist anständig und ungezwungen. Auf die Einladung der Obristen Reyes, eines sehr verdienstvollen Mannes, blieben wir noch einen Tag in Conception, um auch bei ihm einem Ball beizuwohnen. Wir besahen unterdessen die Stadt, von der sich nichts Merkwürdiges sagen läßt; sie ist nach einem regelmäßigen Plan gebaut, doch arm an schönen Häusern — desto mehr Kirchen und Klöster schließt sie aber in sich. Die Größe der Stadt kann man ungefähr nach der Zahl ihrer Einwohner, deren sie 10000 enthalten soll, berechnen; der breite Fluß Biobio, an welchem die Stadt liegt, verschönert sie sehr. Jenseits dieses Flusses findet man keine spanische Besitzungen mehr — das Land wird von Araucanern bewohnt. Als ich die

Stadt verließ, ersuchte ich den Gouverneur, den 3ten März in Talcaguano einem Ball beizuwohnen, den ich geben wollte, und auch die vornehmsten Bewohner der Stadt dazu einzuladen.

Den 29sten Feb. Trotz aller angewandten Sorgfalt unsers geschickten Arztes, starb heute, nach einer langwierigen Krankheit, unser Schlosser Ziganzoff. Ich war bei der Wahl meiner Matrosen hauptsächlich darauf bedacht gewesen, gesunde und von Natur starke Menschen anzuwerben; es war mir auch mit allen, bis auf diesen Schlosser, der aus Furcht nicht mitgenommen zu werden, seine Krankheit verheimlichte, gelungen. Bald nachdem wir England verlassen hatten, äußerte sich bei diesem die Schwindsucht; er durfte während der Reise von Brasilien nach Chili das Bett nicht verlassen, und starb hier am Lande, wo er anständig, von spanischen Soldaten begleitet, beerdigt ward.

Ich halte es nicht für überflüssig, jedem Seefahrer, der diesen Ort besucht, den Rath zu ertheilen, daß er seinen Leuten Vorsicht beim Genusse des Weins empfehle. Unter den vielen Schenken, die es in Talcaguano gibt, wurde in einigen der Saft eines uns unbekannten Krauts zu dem Wein gemischt, der die abscheulichste Wirkung hervorbringt: er versetzt nämlich den Menschen in einen an Wahnsinn gränzenden Zustand, dem eine große Abspannung folgt; — mehrere Matrosen des Nuricks, haben diese Erfahrung gemacht. Wahrscheinlich ist dieses, aller Sinne beraubende Getränk darauf berechnet, die Fremden leichter ausplündern zu können, da die Wirkung sich fast unmittelbar nach dem Genuße äußert. Talcaguano ist größtentheils von einer gemischten Race von Spaniern und Araucanern bewohnt, die nicht arbeiten mögen, und daher auf eine unerlaubte Art sich Brod zu verschaffen suchen.

Den 3ten März hatten wir das Vergnügen, eine zahlreiche Gesellschaft aus Conception bei uns zu bewirthen. Schon am frühen Morgen, wo die Hitze noch erträglich war, sahen wir unsere Gäste in Talcaguano einziehen; die meisten waren zu Pferde, welches hier die gewöhnlichste Art zu reisen ist; selbst die Damen besteigen die muthigsten Pferde. Andere fuhren in kleinen Häuschen, die auf zweirädrigen Karren ruhten, und vor denen zwei Ochsen gespannt waren, die ein Araucaner von dem Dach dieses Häuschens lenkte. *) Die hübschen eleganten Damen, die aus diesen abentheuerlichen Equipagen heraushüpften, bildeten einen recht interessanten Kontrast zu ihren Fuhrwerken. Schon um drei Uhr Nachmittags, war mein Boot in großer Thätigkeit, um meine Gäste an Bord des Nuricks zu bringen. Man war mit der Art unsers Empfanges sehr zufrieden, und fand das Schiff hübsch, doch auffallend klein. Abends gab ich der Gesellschaft einen Ball. Da das mir eingeräumte Haus zu diesem Zwecke zu klein war, so benutzte ich ein noch daran gelegenes, durch einen Garten damit verbundenes Magazin dazu, welches ich, so gut mirs möglich war, in einen Tanzsaal umschaffen ließ. Zwei Reihen Pfeiler, welche sich an beiden Seiten des Gebäudes hinzogen, und ihm zu Stützen dienten, wurden mit Bäumen umsteckt, und ihre Gipfel bildeten ein grünes Dach; Lampen erleuchteten den Garten und den Saal, dessen Eingang durch ein Transparent verziert war. Unseres Kaisers Alexander I. Namenszug, über welchem ein schwebender Genius einen Lorbeerkranz hielt, prangte in der Mitte desselben, im Hintergrunde stellte ein zweites Transparent die Allianz der beiden Monarchen durch ein Paar verschlungene Hände über den Namenszügen Alexanders und Ferdinands dar. Der Weg in das Haus worin wir speisten, führte durch den Garten, wo ich, indem wir durchgingen, ein Feuerwerk abbrennen ließ, zur allgemeinen Freude meiner Gäste, denen dieß ein ganz neues Schauspiel war; auch die Illumination erregte ihre höchste Bewunderung, da auf ihren glänzendsten Bällen gewöhn-

*) S. die Abbildung.

lich nur fünf bis sechs Lichter brennen. Bei der Tafel tranken wir unter lautem Kanonendonner zuerst die Gesundheit der beiden Monarchen und darauf die des Stifters der Expedition. Bis zum Aufgang der Sonne blieb die Gesellschaft versammelt, welche selbst der Gouverneur nicht früher verließ.

Den 8ten. Die mir in meiner Instruction vorgeschriebene Untersuchung der Südsee, verstattete mir keinen längern Aufenthalt in dieser bequemen Bay; alle Schiffsarbeiten waren beendigt, die Instrumente an Bord gebracht, und ich benutzte den günstigen Wind, um die See zu erreichen. Der Commandant von Talcaguano, Don Miguel de Rivas, welcher täglich in unserer Gesellschaft gewesen, und die Russen lieb gewonnen hatte, blieb auch heute bis zum Augenblick unserer Abfahrt auf dem Rurick, wo er unter Thränen von uns Abschied nahm. Ich freute mich innig, als wir wieder unter Segel waren, denn jetzt erst schien es mir, als beginne der wichtigere Theil der Reise, was bisher geschehen, war nur als eine Vorrede zu betrachten.

La Peyrouse hat in seiner Reisebeschreibung so viel von der Bay Conception gesagt, daß ich nur Wiederholungen liefern würde; indeß ist die Bay als Ruhepunkt betrachtet, jedem Seefahrer zu empfehlen, denn Lebensmittel und Früchte aller Art, findet man dort im Ueberfluß. Chili ist ein äußerst anmuthiges Land, das sich fast eines ununterbrochenen Frühlings erfreut; während unseres ganzes Aufenthalts haben wir immerfort das schönste Wetter gehabt; was mir aber auffiel, war ein starkes Wetterleuchten, welches ich regelmäßig jeden Abend nach Sonnenuntergang in NO über dem hohen Gebirge bemerkte. Chili bringt einen wohlschmeckenden Wein hervor, und es ist sehr zu bedauern, daß die Spanier sich nicht mehr mit der Cultur des Landes abgeben; ihre unvernünftige Eifersucht verbietet ihnen auch jeden Handel, der hier sehr blühend seyn könnte, ausgenommen nach ihren eigenen Kolonien.

Von der Bay Conception nach Kamtschatka.

Das schöne Wetter, welches wir in Conception genossen, verließ uns auch jetzt noch nicht. Ich bemühte mich, meinen Cours so zu richten, daß ich über dem Winde Juan-Fernandes vorbei segelte, um dann meiner Instruction zufolge die Breite 27° zu erreichen, und dort das Davis-Land zu suchen, welches Capt. Krusenstern in dieser Gegend vermuthet. Den 9ten in der Breite 36° 22′, Länge 74° 4′, fanden wir die Oberfläche des Meers von einer blutrothen Farbe, eine Erscheinung, welche von einem todten Wallfische herrührte, auf dessen Leichnam eine unzählige Menge kleiner Seeschwalben lustig ihre Mahlzeit hielten. Am folgenden Tage in der Breite 34° 27′ S, Länge 74° Abends um sechs Uhr empfanden wir eine seltsame Erschütterung der Luft, wobei das Schiff ein wenig zu erzittern schien; das Geräusch klang wie ferner Donner, erneuerte sich ungefähr nach drei Minuten, und dauerte jedesmal nur eine halbe Minute. Nach Verlauf einer Stunde merkten wir nichts mehr; es ist wahrscheinlich daß in diesem Augenblicke in Amerika ein Erdbeben statt gefunden, denn unsere Entfernung vom Lande betrug zwei Grad und das Getöß war nur in Osten zu hören.

Den 16ten. Breite 27° 20′ S, Länge 88° 4′ Mittags, befanden wir uns in der Gegend, wo das Davis-Land vermuthet wird, weshalb ich ganz westlich steuern ließ. Schon seit mehreren Tagen hatte sich der Wind in SO festgesetzt und wehete frisch, wodurch der Strom uns täglich 18 — 20 Meilen nach Norden trieb. Am 20sten endlich, als wir schon 95° 35′ erreicht hatten, gab ich das fernere Suchen des Davis-Landes auf, und richtete den Cours etwas südlicher, in der Hoffnung unter der Breite 26° 30′ S im Auffinden des Warchams-Felsen glücklicher zu seyn. Auf die Richtigkeit unserer

Länge konnten wir uns verlassen, da sie schon seit mehreren Tagen aus Abständen zwischen Mond und Sonne hergeleitet war, welche mit der Länge des Chronometers bis auf wenige Minuten übereinstimmte. Hier war es, wo wir der See eine wohl verkorkte Bouteille anvertrauten, mit einem darin befindlichen Zettel, worauf die Länge und Breite des Schiffs, die Jahrszahl nebst Monat und Datum und die Nachricht aufgezeichnet war, daß der Rurick in dieser Gegend sich vergebens nach dem Davis-Land umgesehen. Den 24sten. Breite 26° 29′ S, Länge 100° 27′ um fünf Uhr Nachmittags passirten wir die Stelle, auf welcher nach Arrowsmiths Karte Warchams Felsen liegt. Tropenvögel und Fische sahen wir in Menge; der Horizont war rein, aber der Matrose, welcher seinen Platz unaufhörlich auf der Spitze des Mastes behauptete, konnte keinen Felsen entdecken. Am Abend hatten wir beim schönsten Wetter starkes Wetterleuchten, welches mehrere Stunden anhielt und den Horizont zuweilen rings umher erhellte. Bei sternhellem Himmel und frischem Ostwinde, setzten wir den Cours nach Westen fort, um die Insel Sales zu finden; gegen Morgen zeigten sich uns mehrere Seevögel, deren Zahl zunahm, indem wir rasch vorwärts segelten. Bald flatterten so viele Pelikane und Fregatten nah und neugierig um das Schiff herum, daß wir nicht mehr zweifelten, in der Nähe eines Landes zu seyn, und wirklich gab uns der Matrose vom Mastkorb die angenehme Nachricht, daß er welches sehe. Um Mittag sahen wir deutlich von der Schanze in S W 66° in der Entfernung von zehn Meilen eine kleine felsigte Insel, die, ob zwar unsere Länge von der angegebenen etwas abwich, dennoch unfehlbar Sales seyn mußte. Die größte Weite, aus welcher sich die Insel sehen läßt, beträgt nur fünfzehn Meilen, und dann hat sie das Ansehen zweier, nahe bei einanderliegender Felsengruppen; kommt man aber näher, so sieht man das niedrige Land, welches sie vereinigt; ihre Länge beträgt N W W und S O O beinah eine Meile, ihre Breite ist gering. Bald hatten wir uns der Insel in S bis auf ¾ Meilen genähret, und unterschieden nun durch Fernröhre deutlich die Gegenstände am Ufer, deren Anblick uns aber eben nicht sonderlich entzückte, denn kein freundliches Grün schmückt die grauen Felsen, welche in großen Massen umherliegen, und der Insel das Ansehen einer traurigen Ruine geben, welche nur von Seevögeln bewohnt wird. An der N O und S W Spitze sind Riffe, an welchen die Brandung sich mit Wuth bricht, und wo wir vergebens die Rudera eines gescheiterten Schiffes suchten, weil es vermuthlich von den Wellen ganz zerschmettert worden. Wir fanden die Breite der Insel Sales 26° 36′ 15″ S, Länge nach den Chronometern regulirt auf der Osterinsel 105° 34′ 28″ W. Ich bin fast überzeugt, das Warchams-Felsen gar nicht existirt, sondern bis jetzt mit der Insel Sales verwechselt worden ist. Um aber meiner Sache gewiß zu seyn, daß wirklich in dieser Gegend keine andere Insel vorhanden sey, setzte ich meinen Lauf nach Westen fort, und richtete erst meinen Cours nach der Oster-Insel, nachdem ich ein Paar Grad gesegelt, ohne etwas zu entdecken. Dieser hatten wir uns den 28sten März um drei Uhr Morgens bis auf fünfzehn Meilen genähert, und mit Tagesanbruch sahen wir sie deutlich vor uns. Nachdem wir die südliche Spitze umsegelt, richteten wir den Lauf in geringer Entfernung längs der Westküste nach der Cooks-Bay zu, wo wir Rauchsäulen emporsteigen sahen, welche wahrscheinlich den Bewohnern des innern Landes andeuten sollten, daß ein Schiff sichtbar sey. Am Mittag, als wir uns ganz nahe an der Cooks-Bay befanden, sahen wir zwei Böte, jedes nur mit zwei Insulanern bemannt, auf uns zurudern; ich hoffte gewiß, daß diese Leute, welche dem la Peyrouse so großes Zutrauen geschenkt, auch uns mit gleicher Herzlichkeit bewillkommen würden, was aber zu meinem höchsten Erstaunen keinesweges der Fall war. Sie näherten sich uns mißtrauisch und furchtsam bis auf einen Flintenschuß, zeigten uns aus dieser Ferne einige Wurzeln, ließen sich aber

durchaus nicht bewegen, näher ans Schiff zu kommen. Die Bauart der Canots, deren wir mehrere erblickten, und die nur zwei Personen tragen können, stimmt mit la Peyrouses Beschreibung derselben überein; sie sind fünf bis sechs Fuß lang, ungefähr einen Fuß breit, aus schmalen Brettern zusammengesetzt und auf beiden Seiten mit einem Balancier versehen. La Peyrouses Meinung, daß es den Insulanern wegen Holzmangel bald ganz an Böten fehlen könnte, ist wohl irrig; — zwar haben auch wir keinen einzigen Baum auf der Insel entdeckt, allein die Canots werden aus Treibholz gebaut, und dieses führt ihnen der Strom von den Küsten Amerikas in Menge zu. — Weil der Grund in der Cooks-Bay an manchen Stellen sehr schlecht ist, so schickte ich den Lieutenant Schischmareff ab, um vermittelst des Senkbleys einen bequemen Ankerplatz ausfindig zu machen, und während dessen hielt ich den Rurick unter Segel. Die Insulaner, welche bisher dem Schiffe immer gefolgt waren, sich laut unterhalten hatten, und sehr gut gelaunt schienen, flüchteten, als sie unser Boot abgehen sahen, eiligst ans Land, was mir um so mehr auffiel, da gerade die Bewohner der Oster-Insel sich früher mit so vielem Zutrauen an die Seefahrer angeschlossen. Indeß schien ihnen nur das Schiff gefährlich, denn als unser Boot sich dem Lande näherte, schwammen ihm eine Menge Wilder entgegen, beladen mit Tarrowwurzeln, Jams und Bananen, welche sie begierig gegen kleine Stückchen Eisen von alten Faßbändern vertauschten, einige handelten äußerst ehrlich, andere listig, und einer von ihnen suchte sogar mit Gewalt sich etwas anzueignen. Um die Uebrigen vor böser Ansteckung zu bewahren, ward mit feinem Schrot auf ihn geschossen, was sie indeß keinesweges abhielt, ihre kleinen Räuberkünste an uns zu üben. Auf das Signal von unserm Boot, daß sie guten Ankergrund gefunden, machte ich noch ein Paar Wendungen, um den Punct zu gewinnen und ließ dann die Anker auf 22 Faden Tiefe über einen Grund von feinem Sande fallen. Die Sandbucht lag uns SO 45°, die beiden Felsen waren hinter der Südspitze verborgen. Unser Boot kehrte jetzt zurück, ohne daß ein Insulaner ihm zu folgen wagte. — Da es meine Absicht war zu landen, so ließ ich zu diesem Zwecke zwei Böte bemannen, und wir verließen siebenzehn Mann stark um drei Uhr Nachmittags den Rurick. Eine große Menge Wilder hatte sich am Strande versammelt, sie schrieen, tanzten, machten die wunderbarsten Bewegungen und schienen unsere Ankunft mit Ungeduld zu erwarten; da sie aber den einzigen Fleck, wo die Brandung zu landen erlaubte, zu ihrem Tummelplatze erwählt hatten, so konnten wir nicht wagen, die Böte zu verlassen, ehe sie uns Platz gemacht, wozu sie aber auf keine Weise zu bewegen waren. Unter Lachen und Scherzen zwangen sie uns, vom Lande abzustoßen und verfolgten uns noch im Wasser, was uns aber nicht gefährlich schien, da sie alle unbewaffnet waren. Kaum hatten wir das Ufer verlassen, so schwammen hunderte um unsere Böte herum, welche gegen Bananen und Zuckerrohr, altes Eisen eintauschten und dabei einen ganz unerträglichen Lärm machten, denn alle sprachen mit großer Lebhaftigkeit zugleich, und einige mußten wohl sehr witzig seyn, denn es entstand zuweilen ein allgemeines, furchtbares Gelächter. Die Zuschauer am Lande, welche endlich bei diesem Schauspiele Langeweile empfanden, suchten sich diese zu vertreiben, indem sie uns mit Steinen bombardirten, eine Gemüthsergötzlichkeit, der ich durch einige Flintenschüsse Einhalt thun ließ. Dadurch wurde ich auch meine lebhafte Gesellschaft im Wasser los, und gewann den Landungsplatz, wo ich eilig einige Matrosen ans Land setzte. Kaum aber wurden die Wilden das gewahr, so umringten sie uns mit verdoppelter Zudringlichkeit. Sie hatten jetzt ihre Gesichter roth, weiß und schwarz bemalt, was ihnen ein fürchterliches Ansehen gab, tanzten unter den lächerlichsten Bewegungen und Verdrehungen des Körpers, und machten einen so entsetzlichen Lärm, daß wir uns laut in die Ohren schreien mußten, um einander verständlich zu werden. Ich kann

mir den Eindruck denken, den dieser Auftritt auf den Lieutenant Schischmareff machte, der diese Menschen zum ersten Mal sah, und von lauter Affen umringt zu seyn glaubte; denn diese tolle Wirthschaft übertraf selbst meine Vorstellung, obzwar ich schon früher mit den Bewohnern der Südsee bekannt war. Um sie zu zerstreuen, und etwas Terrain zu gewinnen, ließ ich Messer unter sie werfen; als ich aber demungeachtet einen Stein von meinem Hut zurückprallen fühlte, befahl ich, noch einmal zu schießen, und erst dadurch ward ich in den Stand gesetzt, selbst ans Land treten zu können. Hier war es mein erstes Geschäft, die großen merkwürdigen Statüen am Ufer zu suchen, welche Cook und la Peyrouse noch gesehen hatten; trotz aller Nachforschung aber fand ich nur einen zerstückelten Steinhaufen, welcher neben seinem unversehrten Fundamente lag; alle übrigen waren bis auf die letzte Spur verschwunden. Das mißtrauische Betragen der Insulaner, brachte mich auf den Gedanken, daß es wohl Europäer seyn mochten, die einmal mit ihnen in Streit geriethen, und sich durch diese Zerstörung rächten. Es fiel mir auf, daß uns bei dem lebhaften Verkehr am Lande und im Wasser, keine Weiber, über deren Zudringlichkeit meine Vorgänger so oft klagen, zu Gesicht kamen, und auch diese Bemerkung bestärkte mich in meiner Vermuthung, daß die Europäer hier vor Kurzem manches Unerlaubte verübt haben mußten. Nachdem ich mich überzeugt hatte, daß die guten Insulaner uns unter keiner Bedingung den Eintritt in ihr Land gestatten würden, suchten wir uns in die Böte, welche ohnehin in der Brandung sehr unsicher standen, zurückzuziehen, aber auch jetzt mußten wir uns durch einige Flintenkugeln gegen ihre Zudringlichkeit schützen, und erst als diese ihnen um die Ohren sausten, ließen sie uns in Frieden ziehen. Wir schenkten ihnen noch etwas Eisen, und eilten dem Rurick zu, weil der längere Aufenthalt unter diesen Umständen nur verlorne Zeit, und mir jede Stunde kostbar war. — Das Volk hier scheint mir von mittlerer Statur, aber gut gewachsen; die meisten sind kupferfarbig, nur wenige ziemlich weiß. Alle sind tatuirt, diejenigen aber, welche es über den ganzen Körper sind, scheinen einiges Ansehen zu behaupten. Das Zeug, welches auf den meisten Südsee-Inseln aus Baumrinde verfertigt wird, fanden wir auch hier, denn einige Männer trugen kurze Mäntel davon, und die Weiber, welche in weiter Ferne standen, waren ganz darin gehüllt. Nach dem Frohsinn dieses Volks zu urtheilen, scheinen sie mit ihrer Lage sehr zufrieden; — an Lebensmitteln fehlt es ihnen wahrscheinlich nicht, da sie uns in ziemlicher Menge Bananen, Jams, Zuckerrohr und Kartoffeln brachten, auch vernachläßigen sie die Kultur ihres Landes nicht, denn wir sahen in der Nähe der Bay die Berge mit Feldern bedeckt, welche dem Auge durch ihr verschiedenes Grün einen freundlichen Anblick gewährten. Die Sämereyen, welche la Peyrouse den Insulanern geschenkt, müssen nicht fortgekommen seyn, da sie uns nichts von diesen Früchten brachten; auch nach den Nachkommen der Schaafe und Schweine, welche er dort zurückließ, haben wir uns vergebens umgesehen; nur ein Huhn wurde uns gegen ein großes Messer angeboten, und wieder fortgebracht, als wir diesen Handel nicht eingingen; ein Beweis, wie werth sie diese Thiere halten, und wie wenig sie deren haben müssen. Ihre Wohnungen sind ganz, wie la Peyrouse sie beschrieben, und das lange Haus steht noch immer nebst der Steinhütte am Ufer, wie es auf seiner Karte angezeigt ist. Ich glaube überhaupt, daß seit der Zeit als er dort war, bis aufs Verschwinden der merkwürdigen Statüen, keine Veränderungen vorgefallen sind; und selbst von diesen sahen wir ein Paar als wir die südliche Spitze umsegelt hatten, aber sie waren sehr unbeträchtlich. Unsern Abschied von der Oster-Insel, erwiederten die Einwohner mit Steinen, welche sie uns unter lautem Geschrei nachwarfen, und ich war sehr froh, als wir uns um sieben Uhr Abends, mit heiler Haut auf dem Rurick, und wieder unter Segel befanden.

Eine Nachricht, die das feindselige Betragen der Insulaner gegen mich erklärt, und welche ich erst später auf den Sandwich-Inseln, durch Alexander Adams erhielt, glaube ich dem Leser hier mittheilen zu müssen. Dieser Adams, von Geburt ein Engländer, commandirte im Jahr 1816, die dem Könige der Sandwich-Inseln gehörige Brigg Kahumanna, und hatte vorher auf der nämlichen Brigg, als sie den Namen Forrester of London führte, und dem Könige noch nicht verkauft war, unter Capt. Piccort als zweiter Offizier gedient. Der Capitain des Scuner Nancy aus Neu-London-Amerika, seinen Namen hat mir Adams nicht genannt, beschäftigte sich im Jahr 1805 auf der Insel Massafuero mit dem Fange einer Gattung von Seehunden, welche den Russen unter dem Namen Kotick (Seekatzen) bekannt ist. Die Felle dieser Thiere werden auf dem Markte von China theuer verkauft, und daher suchen die Amerikaner in allen Theilen der Welt ihren Aufenthalt ausfindig zu machen. Auf der bis jetzt noch unbewohnten Insel Massafuero, welche westlich von Juan-Fernandez liegt, und wohin sie aus Chili die Verbrecher schicken, ward dieses Thier zufällig entdeckt, und gleich Jagd darauf gemacht Da aber die Insel keinen sichern Ankerplatz gewährte, weshalb das Schiff unter Segel bleiben mußte, und er nicht Mannschaft genug besaß, um einen Theil derselben zur Jagd gebrauchen zu können, so beschloß er, nach der Oster-Insel zu segeln, dort Männer und Weiber zu stehlen, seinen Raub nach Massafuero zu bringen, und dort eine Kolonie zu errichten, welche den Kotick-Fang regelmäßig betreiben sollte. Diesen grausamen Vorsatz führte er im Jahr 1800 aus, und landete in Cooks-Bay, wo er sich einer Anzahl Einwohner zu bemächtigen suchte.

Die Schlacht soll blutig gewesen seyn, da die tapfern Insulaner sich mit Unerschrockenheit vertheidigten; sie mußten dennoch den furchtbaren europäischen Waffen unterliegen, und zwölf Männer, mit zehn Weibern fielen lebendig in die Hände der herzlosen Amerikaner. Nach vollbrachter That wurden die Unglücklichen an Bord gebracht, während der ersten drei Tage gefesselt, und erst als kein Land mehr sichtbar war, von ihren Banden erlöst. Der erste Gebrauch den sie von ihrer Freiheit machten, war daß die Männer über Bord sprangen, und die Weiber welche ihnen folgen wollten, nur mit Gewalt zurückgehalten wurden. Der Capitain ließ sogleich das Schiff beilegen, in der Hoffnung, daß sie doch wieder am Bord Rettung suchen würden, wenn die Wellen sie zu verschlingen drohten; er bemerkte aber bald, wie sehr er sich geirrt, denn diesen, von Jugend an mit dem Elemente vertrauten Wilden, schien es nicht unmöglich, trotz der Entfernung von drei Tagereisen ihr Vaterland zu erreichen, und auf jeden Fall zogen sie den Tod in den Wellen, einem qualvollen Leben in der Gefangenschaft vor. Nachdem sie einige Zeit über die Richtung die sie zu nehmen hatten, gestritten, theilte sich die Gesellschaft; einige schlugen den geraden Weg nach der Oster-Insel ein, und die Uebrigen wandten sich nach Norden. Der Capitain, äußerst entrüstet über diesen unerwarteten Heldenmuth, schickte ihnen ein Boot nach, das aber nach vielen fruchtlosen Versuchen wieder zurückkehrte, denn sie tauchten allemal bei seiner Annäherung unter, und die See nahm sie mitleidig in ihren Schutz. Endlich überließ der Capitain die Männer ihrem Schicksale, brachte die Weiber nach Massafuero, und soll noch öftere Versuche gemacht haben, Menschen von der Oster-Insel zu rauben. Adams, welcher diese Geschichte von ihm selbst hatte, und ihn deßhalb wahrscheinlich nicht nennen wollte, versicherte mich 1806 an der Oster-Insel gewesen zu seyn, wo er aber wegen des feindseligen Empfangs der Einwohner nicht landen konnte; ein gleiches Schicksal hatte nach seiner Aussage das Schiff Albatros, unter Commando des Capitain Windship im Jahr 1809.

Meiner Instruction zufolge, sollte ich die Pitcairns-Insel besuchen, und von da den Lauf nach Westen bis zum 137° nehmen; da aber unsere Fahrt von Kronstadt bis Chili länger gedauert hatte, als im Reiseplan berechnet war, so sah ich mich genöthigt, um noch zu rechter Zeit die Beeringsstraße erreichen zu können, einen kürzern Weg nach Kamtschatka einzuschlagen.

Den 8ten April. Breite 18° 6′, Länge 125° 16′. Wir sahen heute verschiedene Gattungen Seevögel, von denen einige sich nicht weit vom Lande zu entfernen pflegen; überdem waren wir in einer Gegend, wo ich neue Entdeckungen erwarten konnte; ich ließ also unaufhörlich einen Matrosen auf der Spitze des Mastes Wache halten, dem ich für jede Entdeckung eine Belohnung versprach. Der Zuruf: Land! versetzte uns alle bald in die höchste Spannung; die Fernröhre konnten nicht eilig genug herbeigebracht werden, jeder wollte es zuerst erblicken, denn es mußte etwas Neues seyn, und schon sann ich auf den Namen, welchen ich meiner Insel geben wollte. — Siehe, da erhob sich das vermeinte Land in Gestalt einer schwarzen Wolke, schwebte über den Horizont dahin, und nahm meine schöne Hoffnung mit sich fort. Nur ein Seemann, welchem, wie mir, neue Entdeckungen das Ziel seines Strebens und der Zweck seiner Reise sind, kann fühlen wie sehr diese Täuschung mich schmerzte.

Den 10ten. Breite 16° 39′ S, Länge 130° 18′. — Es ist auffallend, daß seit der Oster-Insel der Wind meistentheils aus N und NO bläst, und der eigentliche SO Passat sich gar nicht regt; das Wetter ist immer heiter, und nach Sonnenuntergang in N starkes Wetterleuchten. Da die Nächte sehr warm sind, so schlafen wir, um uns von der Tageshitze zu erholen, sämmtlich auf dem Verdeck, ein Umstand, der mir in einer Nacht einen unerwarteten Besuch verschaffte. Ich erwachte nämlich durch die starken Bewegungen eines sehr kalten Thieres an meiner Seite, das ich Anfangs, als es sich in meiner Hand krümmte, für eine Eidechse hielt, welche in Chili, mit dem Holz aufs Schiff gebracht seyn konnte. Bei näherer Untersuchung aber, fand ich einen fliegenden Fisch in meinen Händen, und ich bin wohl der Erste, der einen solchen im Bette gefangen hat.

Den 13ten. Breite 15° 26′ S, Länge 133° 56′ befanden wir uns Nachmittags um 6 Uhr auf dem Punkte, wo auf Arrowsmiths Karte die Insel St. Pablo angegeben ist, ohne daß das geringste Kennzeichen uns hier Land vermuthen ließ, und ich richtete um 8 Uhr Abends den Cours direckt westlich, um, nach meiner Instruction die Parallel 15° zu verfolgen, auf welche Schouten und Lemaire mehrere Inseln haben, die nachher nie wieder gesehen sind.

Den 15ten. Breite 14° 41′, Länge 137° 00′ sahen wir den ganzen Tag verschiedene Seevögel, hauptsächlich Fregatten und Pelikane, und wurden um fünf Uhr Nachmittags plötzlich durch einen heftigen Regen, verbunden mit Windstößen aus NW überrascht, die mehrere Stunden anhielten. Solch eine seltsame Veränderung des Windes in einer Gegend, wo er gewöhnlich nicht anders, als aus O und SO weht, schien mir nur von der Nähe eines Landes herrühren zu können, und ich beschloß daher, während der Nacht nicht weiter zu segeln. Der Himmel überzog sich schwarz, es blitzte in allen Richtungen des Horizonts und regnete dabei heftig.

Den 16ten. Breite 14° 51′, Länge 138° 4′, setzten wir bei Tagesanbruch unsern Cours nach W fort, wobei der starke Wind aus ONO den Rurick rasch vorwärts trieb. Um drei Uhr Nachmittags rief der Matrose von der Spitze des Mastes: Land! ein Wort, das mich wie ein Blitzstrahl durchfuhr, und wobei Hoffnung und Furcht vor neuer Täuschung in meiner Seele wechselten; aber diese Spannung währte nicht lange, denn bald hatte ich die unendliche Freude, die Erfüllung meines heißesten Wunsches mit eigenen Augen zu erblicken. Das Land war bei einem WSW Cours in NNW

entdeckt, und wir richteten sogleich unsern Lauf darauf zu. Die Insel schien uns klein und sehr niedrig, denn der Wald, welchen man deutlich unterschied, stand dem Ansehen nach unmittelbar auf der Oberfläche der See. Man kann die Insel von der Spitze des Mastes nur höchstens in der Entfernung von zehn Meilen gewahr werden, und da wir uns bisher gewöhnt hatten, immer hohes Land zu sehen, so machte dieser Kontrast auf uns alle einen ganz eigenen Eindruck. Wir umsegelten jetzt die nördliche Spitze derselben in einer Entfernung von 1 ½ Meile, fanden die ganze Insel stark mit Gebüsch bewachsen, in dessen Mitte ein kleiner See freundlich anzuschauen war, die Ufer ringsum mit Korallen-Riffen eingefaßt, und die Brandung so stark, daß das Landen unmöglich schien. Sobald die Sonne untergegangen war, entfernten wir uns von dieser lieblichen Insel, welche von N W nach S O sieben Meilen lang ist, und lavirten die ganze Nacht unter wenigen Segeln, um sie bei Tagesanbruch noch einmal in Augenschein zu nehmen. Der Wind variirte von N nach N O und es ist nicht leicht zu erklären, wodurch der Passat hier seine gewöhnliche Richtung verändert, da sich kein hohes Land in der Nähe befindet. Beim Untergange der Sonne zogen die Seevögel der Insel zu, und kehrten bei der Morgendämmerung wieder zurück. Ich glaube, durch mehrere Erfahrungen belehrt, behaupten zu dürfen, daß der Seefahrer auf die Nähe einer unbewohnten Insel schließen darf, wenn er viele Seevögel, hauptsächlich Pelikane umherziehen sieht, was aber nur zwischen den Tropen gilt; er wird bemerken, daß sie bei Sonnenuntergang alle nach Einer Richtung ziehen, (diejenigen ausgenommen, welche sich auch die ganze Nacht in der See aufhalten) und man könnte also, dem Fluge der Vögel folgend, ihre Heimath entdecken. — Bei Tagesanbruch näherten wir uns der Insel wieder und segelten in einer Entfernung von 1 ½ Meile um ihre Nord- und West-Spitze, indem wir uns mit Aufnahme derselben beschäftigten. Kein Punkt zum Landen ward uns sichtbar, ausgenommen an der N W Spitze, wo es vielleicht möglich gewesen wäre, wenn die Wellen durch den heftigen Wind aus Norden nicht eine zu starke Brandung verursacht hätten. Die Mitte der Insel, wo sich der See befindet, ist sehr niedrig, die äußersten Spitzen nach N und S liegen höher. Vergebens sahen wir uns nach einem Palmbaum um, aber das Gebüsch erquickte das Auge durch sein freundliches Grün. Der Beschreibung nach gleicht diese Insel zwar der Hunde-Insel von Schouten, indeß ist es nicht entschieden, ob es die nämliche sey, da unsere Breiten um 22 Minuten verschieden sind; ein Fehler, der selbst in der damaligen Zeit wohl nicht Statt finden konnte; auf den Unterschied der Länge nehme ich keine Rücksicht, da sie natürlich damals immer nur einige Grade falsch war. Unstreitig müssen in dieser Gegend noch mehr dergleichen Inseln liegen, das beweisen mir die unzähligen Seevögel, welche wir in den letzten zwei Tagen gesehn, die unmöglich alle auf der einzigen zu Hause seyn können. Ich nannte indeß meine Insel die Zweifelhafte. Ihre Breite fanden wir reduzirt aus zwei Mittagsobservationen 14° 50′ 11″ S, Länge nach den Chronometern, welche mit der Länge aus Monds-Distanzen, welche kürzlich genommen waren, gut übereinstimmte 138° 47′ 7″. Die Deklination der Magnetnadel 5° östlich. Schouten hat den Tag vorher, als er die Hunde-Insel entdeckte, keine Deklination gehabt, und fand die Breite der Insel 15° 12′ 3″ — Um elf Uhr war die Aufnahme vollendet; wir hatten uns überzeugt, daß keine Landung ohne große Gefahr möglich, und die Insel nur ein Zufluchtsort der Vögel sey; ich ließ also, da nach Schoutens Angabe die Hunde-Insel südlicher liegen mußte, den Cours dahin richten, und wandte nach einer Stunde vergeblichen Suchens wieder nach Westen. Seitdem wir uns auf der Parallel 15° befanden, wehte der Wind immerfort aus O N O und N O. Nachts aber, mit Regen und starken Windstößen verbunden, aus N W.

Den 19. und 20sten April hatten wir herrliche Observation zwischen Mond und Sonne, und ich hatte meine herzliche Freude, daß die Länge nach unsern Chronometern, so außerordentlich mit der, aus der Observation hergeleiteten übereinstimmte; aber wie unendlich wurde diese erhöht, als der Ruf: Land! von der Spitze des Mastes an mein Ohr schlug. Es war in SW entdeckt, und am Mittag hatten wir in geringer Entfernung eine kleine, drei Meilen lange Insel vor uns, die sich von der Zweifelhaften unterschied, indem dort kein See sichtbar ward, dafür aber eine Menge Cocosbäume stolz über die übrigen emporragten. Diesesmal war ich meiner Sache gewiß, ich durfte sie mit vollem Recht eine neue Entdeckung nennen. Wir alle waren von dem Wunsche beseelt, hier zu landen, und beschlossen einmüthig, jeder Gefahr trotzend, diesen zu befriedigen. Das Schiff wurde sogleich unter den Wind gebracht, und der Lieutenant Zacharin abgeschickt, um zu untersuchen, welcher Maaßregeln wir uns zu bedienen hätten, um unsern Willen durchzusetzen; denn daß mit einem Boot die Brandung nicht zu passiren war, bemerkten wir bald.

Zacharin bestätigte bei seiner Zurückkunft diese Vermuthung, und zwei Matrosen entschlossen sich nun, um die neue Entdeckung nicht unbegrüßt zu lassen, schwimmend die Brandung zu durchschneiden, ein Muth, den ich um so mehr bewunderte, da ihnen die Kunst der Südsee-Insulaner, immer im Wasser zu leben, abging. Sie landeten glücklich, durften sich aber nicht tief hinein wagen, da viele Kennzeichen darauf hinwiesen, daß die Insel bewohnt wäre, und brachten uns, zum Beweis, daß sie wirklich am Lande gewesen, mehrere Cocos-Schalen, nebst einer, an eine Stange gebundenen, geflochtenen Schnur mit. Jetzt erg[illegible] sich die Begierde zu landen lebhafter als je, und ich beschloß, da es heute zu spät war, sie morgen [illegible]er Bedingung zu befriedigen. Ein Pram schien mir am geschicktesten dazu; sogleich wurden alle [illegible]er und Stangen auf dem Rurick zusammengesucht, die ganze Nacht fleißig daran gearbeitet, und am 21sten mit Tagesanbruch war zu meiner Freude, unser Pram, groß genug, um einen Menschen bequem zu tragen, vollendet. Während der Nacht, lavirten wir unter N Wind mit Regen, sobald es aber zu tagen anfing, näherten wir uns dem Ufer bis auf eine halbe Meile, setzten gleich zwei Schaluppen aufs Wasser, und ich, der Lieutenant Schischmareff, nebst allen unsern Herren Gelehrten verließen um sieben Uhr Morgens mit unserm neu verfertigten Pram den Rurick. Ohngefähr vierzig Faden vom Ufer ließ ich die Schaluppen auf zehn Faden Tiefe in hartem Korallen-Grund ankern, und meine beiden Matrosen wiederholten das gestrige Wagestück, indem sie das Ende eines Taues, dessen anderes Ende an den Böten befestigt war, mit sich nahmen, und so eine Communication mit dem Lande bewerkstelligten. Jetzt stellte sich einer auf den Pram, zog sich längst dem Tau der Brandung zu, und überließ es einer brausenden Welle, ihn ans Ufer zu werfen; der Pram wurde zurückgezogen sobald der Hinüberfahrende festen Fuß am Ufer gefaßt, und ein anderer begann die schwankende Fahrt; wir waren endlich, bis auf zwei Matrosen, welche in den Böten zurückblieben, alle am Lande, jeder von uns mehr oder weniger beschädigt, da wir nicht anders das Ufer erreichen konnten, als wenn die Brandung uns über eine scharfe Corallen-Bank wegspülte. Daß wir natürlich alle bis auf die Haut durchnäßt waren, hat zwischen den Tropen nichts zu bedeuten. Wohlbewaffnet hielten wir jetzt unsern Einzug ins Innere der Insel, trafen mit jedem Schritt den wir vorwärts thaten, auf Spuren von Menschen, und zuletzt auf einen stark ausgetretenen Fußsteig, der uns vollends überzeugte, daß die Insel bewohnt sey. Wir verfolgten, einen Uberfall fürchtend, und nach allen Seiten uns umschauend, unsern Weg, welcher uns durch ein Gebüsch führte, dessen romantische Gerüche uns erquickten, und gelangten endlich auf eine, von Palmen beschattete Fläche, auf der wir ein kleines Boot

fanden, das denen der Südsee gleich, mit einem Balancier auf der Seite versehen war. Jetzt befanden wir uns in einer reizenden Gegend, ungefähr auf der Mitte der Insel, wo wir uns, erschöpft von der Hitze unter Cocos-Bäumen niederließen, und uns, zum ersten Mal auf unserer Reise, an der Milch ihrer Früchte erquickten. Ich fühlte mich unbeschreiblich glücklich auf diesem kleinen Fleck; so unbedeutend die Entdeckung auch seyn mogte, so hätte ich die reine, innige Freude darüber, doch nicht um die Schätze einer Welt hingegeben. Nachdem wir uns etwas gestärkt hatten, begannen wir unsere Wanderschaft von Neuem, fanden bald mehrere unbewohnte Hütten, und in diesen verschiedene Arbeiten der Wilden, die wir uns gegen europäischen Waaren zueigneten. Nirgends trafen wir auf eine frische Menschenspur, und einige Stangen, auf welchen Fischnetze hingen, bestärkten mich in der Vermuthung, daß die benachbarten Insulaner nur zu einer gewissen Jahreszeit, der Fischerei wegen herkommen. Wir hatten in vier Stunden die Insel von N nach S durchstrichen, und trafen auf dem Rückwege verschiedene, mit Sorgfalt gearbeitete Wasserbehälter, welche wohlschmeckendes Wasser enthielten. Bekanntlich gibt es auf den Corallen-Inseln keine Quellen, und die Einwohner müssen sich mit Regenwasser begnügen, welches sich in den von ihnen gegrabenen Cisternen sammelt. Als wir unsern Landungsplatz wieder erreicht, ließ ich eine Flasche Wein geben; wir tranken unter lautem Hurrah! auf die Gesundheit des Grafen Rumanzoff, und ich nannte die Insel nach seinem Namen. Unsere Schaluppen schmückten sich mit Flaggen und feuerten einige Flinten ab, und der Rurick, dieses Signal erwartend, ließ jetzt die kaiserliche Flagge wehen, und seine Kanonen lösen, während wir auf das Wohl unseres geliebten Kaisers tranken. Mit den nämlichen Beschwerden, wie beim Landen, erreichten wir unsere Böte, und befanden uns um zwei Uhr Nachmittags glücklich wieder auf dem Rurick, wo ich die Cocosnüsse, welche wir von der Rumanzoff-Insel mitgebracht, unter die Zurückgebliebenen vertheilen ließ. Die ganze Mannschaft erhielt heute ihre doppelte Portion, und der Matrose, welcher zuerst die Insel entdeckt hatte, sechs Piaster zur Belohnung. Wir lavirten die ganze folgende Nacht unter wenigen Segeln, weil in dieser Gegend mehrere Inseln zu vermuthen waren, an denen wir leicht in der Dunkelheit, wegen ihrer niedrigen Lage Schiffbruch leiden konnten, und setzten mit Tagesanbruch unsern Cours nach Westen fort. Die Breite der Mitte der Rumanzoffs-Insel, nach einer guten Mittags-Observation mit drei Sextanten beobachtet, 14° 57′ 20″ S. Länge nach den Chronometern, welche mit der Observation übereinstimmen, 144° 28′ 30″ W. Die Abweichung der Magnetnadel 5° 36′ östlich.

Den 22sten April entdeckten wir von der Spitze des Mastes um neun Uhr Morgens in NNW Land, und richteten unsern Lauf sogleich dahin. Diese Insel, mit einem See in der Mitte, aus welchem man mehrere große Steine hervorragen sieht, ist von der nämlichen Beschaffenheit wie die übrigen, ihre Länge ist von NNO nach SSW elf, Breite nur drei Meilen. Wir umsegelten die SW Spitze in der Entfernung einer halben Meile, wobei wir weder eine Spur von Menschen, noch einen einzigen Cocosbaum bemerkten. Am Mittag lag uns die südliche Spitze der Insel in O; wir hatten eine treffliche Observation, aus welcher die Breite ihrer Mitte hergeleitet 14° 41′ 00″ S. Länge, nach den Chronometern 144° 59′ 20″ W, ich durfte nicht zweifeln daß auch diese Insel eine neue Entdeckung wäre, und benannte sie nach meinem ehemaligen Chef, dem Admiral Spiridof. Da die Insel mir nicht bewohnt schien, und die Landung mit den nämlichen Schwierigkeiten, wie bei der Rumanzoff-Insel vertnüpft war, so wollte ich hier keine Zeit verlieren, sondern steuerte WSW in der Absicht, die Pallissairs von Cook in Augenschein zu nehmen, um meine Länge mit der seinigen zu vergleichen. Ein frischer Ostwind trieb uns rasch unserm Ziele zu, und gleich nach Sonnenuntergang ließ ich

beilegen, um das Schiff auf einer Stelle zu erhalten, wo ich die See zum Erstaunen ruhig und eben fand, ein Beweis, daß sich in unserer Nähe eine Menge Inseln befinden mußten. Die Strömung aber fanden wir in dieser Gegend so außerordentlich stark, daß das Schiff am folgenden Mittag 28 Meilen nach NW 82° getrieben war.

Den 23sten April segelten wir bei Tagesanbruch weiter, und mußten nach meiner Berechnung um zehn Uhr Morgens dem Meridian der Pallisairs nahe, aber etwas nördlicher seyn, weshalb ich, in der Hoffnung, die Insel bald zu finden SSW steuern ließ. Wirklich wurde um halb elf Uhr, links und rechts, Land! gerufen; ich steuerte jetzt S. t. O, ein Cours, der mich gerade in die Passage führte. Das Land rechts, welches aus einer Menge kleiner Korallen-Inseln, mit Wald bedeckt und durch Korallen-Riffe verbunden, bestand, erklärte ich für eine neue Entdeckung. Ihre Lage war nördlicher, als die der Pallisairs, welche wir links deutlich sahen, und deren Meridian wir bereits passirt waren, was unserer Schiffsrechnung nach nicht seyn durfte. Schon zweifelte ich abermals an der Güte meiner Chronometer, als ich durch eine gute Mittags-Observation wieder getröstet, einsah, daß der Strom uns diesen Possen gespielt, indem er uns 30 Meilen nach W getrieben hatte. Die von mir berechnete Länge der Pallisairs, traf mit der von Cook auf drei Minuten überein; zwischen unserer und Cooks Breite fand sich kein Unterschied, ich hatte also Ursache mit der Genauigkeit meiner Uhren zufrieden zu seyn. Ueberzeugt, daß die Inseln in SO wirklich die Pallisairs waren, und keiner Untersuchung bedurften, wandten wir uns den Neuentdeckten zu, welche sich, so weit das Auge reichte, in einer Kette nach SW erstreckten; über ihre Lage werde ich nicht ausführlich sprechen, weil ein einziger Blick in die hierzu gehörige und mit vielem Fleiße verfertigte Karte sie besser erklärt, als alle Worte. Ich bin geneigt diese Inseln für unbewohnt zu halten, denn weder eine Menschenspur noch Cocos-Bäume haben wir bemerkt, obwohl wir nur in der Entfernung einer halben Meile vom Ufer, die ganze Kette vom südwestlichen Theil an, verfolgten. Wir genossen auf dieser Fahrt einer sehr freundlichen Ansicht, indem wir sogar die durch den Wind bewegten Bäume deutlich sahen. Die Länge der beträchtlichsten Inseln, welche in den Zwischenräumen von 100 bis 200 Faden, durch niedrige Korallen-Riffe vereinigt waren, betrug ungefähr zwei Meilen, ihre Breite $\frac{1}{4}$ oder $\frac{1}{3}$ Meile, aber alle, auch die kleinsten, vielleicht nur 100 Faden langen, waren mit den schönsten Bäumen dick bewachsen. Es läßt sich vermuthen, daß diese Inseln einen Kreis bilden, denn vom Mastkorbe, wo man über die Kette weg den Horizont sah, erschien die See ganz ruhig, während es auf dieser Seite eine starke Brandung gab. Am Mittag segelten wir gerade an einem niedrigen Riff vorbei, wodurch wir die Höhe der Sonne jenseit des Landes nehmen konnten; hierauf verfolgten wir die schlangenförmige Kette nach SW bis um drei Uhr Nachmittags, wo sich uns abermals ein langer Riff darstellte, der den südlichen Theil bildet, und plötzlich seinen Strich nach W nimmt. In diesem Augenblicke kündigte man mir vom Mast aus in SSO Land! an, und ich fand bei fernerer Untersuchung der Kette, indem ich den Cours nach NW fortsetzte, daß dieser lange Riff in NW sich mit andern Inseln vereinigte. Um sechs Uhr Abends erreichten wir die westlichste Insel der ganzen Kette, deren Länge, die Krümmungen abgerechnet, bis auf diesen Punkt vierzig Meilen betrug; hier bog sich das Land plötzlich nach NO und verschwand in N. Da die Sonne jetzt unterging, mußten wir für heute die Aufnahme beendigen, und wir lavirten die Nacht unter wenigen Segeln um am Morgen unsere Arbeit fortzusetzen; sobald es aber dämmerte, wurden wir gewahr, daß der Strom uns weit von dem Lande in Osten fort, und statt dessen neuen Inseln in Westen zugeführt hatte.

Den 24sten April lagen uns die gestrigen Inseln über dem Winde, und nach vielstündigem Laviren gewannen wir nur so viel daß man von der Spitze des Mastes kaum etwas Land in Osten sah. Ich fand mich also genöthigt, da jeder Augenblick mir kostbar war, die weitere Untersuchung derselben aufzugeben, und nannte diese neue Entdeckung die Ruricks-Kette. Es ist zu bedauern, daß wir die Insel, welche wir von der südlichen Spitze der Ruricks-Kette in SSO sahen, nicht mehr untersuchen konnten; aber genug! sie existirt, und ein Seemann, welcher sein Glück zwischen diesen gefährlichen Inselgruppen versucht, mag das vorfinden, was mir die Umstände näher zu erforschen verboten.

Punkte; welche astronomisch bestimmt sind, bei der Ruricks-Kette.

Breite der N Spitze	15° 10′ 00″ Süd.	
Länge	146° 34′ 00″ West.	
Breite der O Spitze	15° 21′ 00″ Süd.	
Länge	146° 46′ 00″ West.	146° 31′ 00″ West.
Breite der S Spitze wo wir unsere Aufnahme beendigten . .	15° 30′ 00″ Süd.	
Länge	146° 46′ 00″ West.	
Die Deklination der Magnetnadel	6° 16′ östlich.	

Sobald ich mich entschlossen hatte, die weitere Untersuchung der Ruricks-Kette aufzugeben, richtete ich den Lauf nach Westen, dem Lande zu, welches wir bei Tagesanbruch bemerkt hatten, und wir sahen bald, daß es von der nämlichen Beschaffenheit wie die Ruricks-Kette, seine Lage von O nach W zu haben schien. Indem wir den südlichen Theil in der Entfernung einer halben Meile vom Ufer, verfolgten, ward ich überzeugt, daß es nichts anders seyn konnte, als die Deans (Dins)-Insel, welche man auf Arrowsmiths Karte findet; der östliche Theil derselben stimmt ganz mit unserer Länge und Breite überein. Mit Hülfe eines frischen O Windes segelten wir rasch vorwärts, konnten aber dennoch vor Sonnenuntergang das Ende der Inselkette, welche bis jetzt ihre Richtung immer westlich nahm, nicht erreichen. Auch hier bemerkten wir weder Cocosbäume, noch Spuren von Menschen, doch läßt sich schwerlich denken, daß eine so große Strecke Landes unbewohnt sey. Wir lavirten während der Nacht, und setzten am nächsten Tage die Aufnahme der Insel von dem Punkte fort, wo wir Abends vorher aufgehört hatten. Den 25sten April, als wir uns der südlichen Spitze der Deans-Insel genähert, und schon deutlich sahen, daß die Kette ihre Richtung nach NO nahm, ward in WNW Land gesehen; ich gab also, da die Deans-Insel mir jetzt über dem Winde lag, die weitere Untersuchung derselben auf, und richtete meinen Cours dem Lande zu, welches man in W erblickt hatte, und welches mir eine neue Entdeckung schien. Die Richtung der Deans-Insel ist auf Arrowsmiths Karte falsch angegeben, und man scheint überhaupt nicht bemerkt zu haben, daß sie aus einer Menge kleiner, durch Korallen-Riffe verbundener Inseln besteht. Ich habe auf meiner Reise bei andern Korallen-Insel-Gruppen so oft die Erfahrung gemacht, daß sie Kreise bilden, weshalb ich behaupten möchte, daß es sich auch bei dieser eben so verhält. Die Richtung und Ausdehnung der Deans-Insel, nach unserer Aufnahme, welche hauptsächlich auf astronomisch bestimmte Punkte beruht, ist NW 76° und SO 76° und nimmt in dieser Richtung einen Zwischenraum von 72½ Meile ein.

Breite der östlichen Spitze der Deans-Insel	15° 16′ 30″ südlich.
Länge derselben	147° 72′ 00″ westlich.

Breite der SW Spitze	15° 22′ 30″ südlich.
Länge derselben	147° 19′ 30″ westlich.
Breite der W Spitze	15° 00′ 00″ südlich.
Länge derselben	148° 22′ 00″ westlich.

Wir erreichten bald das Land in W, welches ebenfalls aus einer Gruppe kleiner durch Riffe verbundener Korallen-Inseln bestand, deren Ausdehnung von NNO nach SSW dreizehn Meilen betrug; dieses war auch die größte Länge der Gruppe, welche einen geschlossenen Kreis bildete, in dessen Mitte ein großer See, mit einer darin befindlichen, stark mit Wald bewachsenen Insel, diesen Kreis sehr kenntlich machte. Dieser Gruppe, die ohne Zweifel eine neue Entdeckung ist, gab ich den Namen des Mannes, unter dessen Führung ich die erste Reise um die Welt machte; ich nannte sie Krusenstern. Am Mittag hatten wir eine vortreffliche Observation; die NW Spitze der Krusensterns-Inseln lag uns in W, die Deans-Insel sah man in O ihre Richtung nach NO nehmen und dort unter dem Horizonte verschwinden; wir segelten, unsern Lauf nach N nehmend, zwischen beiden durch, und waren sehr froh, allen Gefahren in diesem Korallen-Labyrinthe, das schon so manchem Seemanne das Leben gekostet, glücklich entgangen zu seyn. Hätte das Wetter uns nicht in jeder Hinsicht während unsers Aufenthalts zwischen diesen gefährlichen Inseln so sehr begünstigt, so wäre der Nurick manchem Unglück ausgesetzt gewesen, und überdem hatten unsere astronomischen Observationen wenig Glauben verdient, hätte die Sonne uns dazu nicht ihre Dienste zu jeder Stunde freundlich geboten. Ein Sturm bei trübem Wetter, ist in dieser Gegend der unvermeidliche Untergang eines Schiffes, und selbst der Besitz einer genauen Karte dieser Insel-Gruppen, könnte keine Rettung bringen, da die Strömung stark, das Land niedrig und der Wind hier zu heftig ist, um zurück zu laviren, wenn man das Unglück hätte, einem Riff zu nahe zu kommen. Die Tiefe des Meeres ist in der Entfernung von ein paar hundert Faden nicht zu ergründen, folglich kann das Senkblei nicht zeitig genug vor der Gefahr warnen; auch die Anker sind ohne Nutzen, denn man darf nur fünfzig Faden von den Inseln entfernt seyn, um auch schon fünfzig Faden Tiefe, und gleich darauf gar keinen Grund mehr zu finden. Nach dieser Beschreibung wird Jedermann unsere Freude, wieder freie See vor uns zu haben, begreifen. Demungeachtet hätte ich mich trotz aller Gefahren, gern noch einige Tage hier aufgehalten, um die Aufnahme verschiedener Insel-Gruppen zu vollenden, wenn die Nothwendigkeit, zu einer bestimmten Zeit in der Beeringsstraße zu seyn, mir nicht jeden Augenblick kostbar gemacht hätte, und so nahm ich jetzt, meiner Instruction gemäß, den Cours NW der Gegend zu, wo man die Baumanns-Inseln vermuthet.

Breite der Mitte der Krusensterns-Inseln	15° 00′ 00″ südlich.
Länge	148° 41′ 00″ westlich.
Die Deklination der Magnetnadel	5° 37′ östlich.

Während der Nacht hatten wir Regen mit heftigem Wind aus NO und schätzten uns sehr glücklich, aus dem Bezirke der Korallen-Inseln heraus zu seyn; da aber ungeachtet des starken Windes die See sehr eben, und daher in NO Land zu vermuthen war, so durften wir, der Vorsicht wegen, nur wenige Segel aufziehen.

Ich lege keine Beweise bei, daß die bis jetzt gemachten Entdeckungen neu sind, denn ein großer Theil meiner Leser wird mir meine Behauptung ohnehin nicht streitig machen, und den übrigen Theil davon zu überzeugen, wird Capt. Krusenstern die Güte haben, indem er im dritten Bande eine kurze Uebersicht dieser sowohl, als der weiterhin gemachten Entdeckungen liefern wird.

Den 28sten April. Breite 12° 2′, Länge 154° 38′. Abends um sechs Uhr befanden wir uns auf dem Punkte, wo die Baumanns-Inseln liegen sollen, ohne das geringste Zeichen von Land zu bemerken; wir steuerten NW um die Linie zu verfolgen, auf welcher die Inseln von Roggenwein und Penhoven vermuthet werden, aber auch aus dieser Gegend waren wir am folgenden Tage heraus, ohne etwas gefunden zu haben, weshalb ich glaube, daß diese Inseln, deren Existenz man ohnehin bezweifelt, gar nicht da sind. Ich richtete jetzt den Lauf den Penrhyns-Inseln zu, welche von ihrem Entdecker nur in der Ferne gesehen, und nachher von keinem andern untersucht worden sind; da uns aber hierdurch eine längere Fahrt bevorstand, so mußte ich unsere gewöhnliche Portion Wasser vermindern, und es wurde von heute an Jedem nur Eine Flasche täglich gereicht.

Den 30sten um drei Uhr Nachmittags sahen wir die Penrhyns-Inseln, deren Beschaffenheit uns den übrigen Korallen-Inseln gleich schien. Um fünf Uhr waren wir nur noch drei Meilen vom südlichen Theil dieser Insel-Gruppe entfernt und sahen nun deutlich, daß sie ebenfalls durch Korallen-Riffe vereinigt, einen Kreis bildet, in dessen Mitte sich ein See befand, aus welchem viele Klippen hervorragten. Sehr überrascht waren wir, diese Inseln mit dicken Wäldern von Cocosbäumen bedeckt zu finden, aber ein freudiges Erstaunen bemächtigte sich unser, als wir jetzt eine Rauchsäule emporsteigen sahen, die uns bewies, daß diese kleine, und sehr entfernte Insel-Gruppe bewohnt war. Durch die Fernröhre welche wir auf das Land richteten, sahen wir bald viele Menschen am Ufer umherlaufen, und nur die sinkende Sonne bewog uns, die Untersuchung bis zum folgenden Tage aufzuschieben. Wir lavirten bei dem schönsten Wetter in der Nähe des Landes, und erfreuten uns der unzähligen Boniten, welche den Rurick umgaben. Den 1ten Mai bei Tagesanbruch, suchten wir uns bei der Insel-Gruppe unter den Wind zu bringen, um bei ruhiger See eine Landung möglich zu machen. Schon um acht Uhr befanden wir uns in stillem Wasser, nur ein Paar Meilen vom Ufer entfernt, und sahen jetzt deutlich, wie hier eine Menge Menschen umherlief, dort andere beschäftigt waren, ihre Böte eilig ins Wasser zu stoßen, und viele von entferntern Inseln schon ihren Weg auf uns zu nahmen. Die Bevölkerung schien mir im Verhältniß des Landes so stark, daß ich noch jetzt nicht begreife, wie sie hier alle ihre Nahrung finden. Als ich die große Menge der Böte sah, welche auf uns zu kam, so ließ ich beilegen, und wir erwarteten mit Ungeduld die Bekanntschaft der Wilden, und zugleich die frischen Lebensmittel, welche wir bei dieser Gelegenheit einzutauschen hofften. Einige dieser Böte, welche zwölf bis fünfzehn Mann faßten, hatten Segel, auf jedem befand sich ein alter Mann, wahrscheinlich der Befehlshaber der Ruderer, denn er saß, den Hals mit einem Palmenkranze geschmückt, gravitätisch da, und hielt mit der linken Hand einen Palmenzweig (bekanntlich das Friedenszeichen der Südsee-Insulaner) in die Höhe. Nachdem die Böte sich dem Rurick auf zwanzig Faden genähert, blieben sie stehen, stimmten ein Lied mit gar trauriger Melodie an, und kamen erst nach Vollendung dieser Ceremonie, furchtlos näher, ohne jedoch das Verdeck zu besteigen. Wie unangenehm fanden wir uns jetzt in der süßen Hoffnung auf frische Lebensmittel getäuscht, da die Wilden statt ihrer, nur unreife Cocosnüsse gegen Nägel und alte Stücke Eisen vertauschten, und ich nahm, um doch etwas zu profitiren, jetzt meinen früheren Befehl, nur Lebensmittel einzuhandeln, zurück, und erlaubte jedem, sich nach seinem Wunsche, mit den Arbeiten der Wilden zu versorgen. Bald war der Rurick von sechs und zwanzig Böten umringt, die sich aber alle an einer Seite halten mußten, weil meine Mannschaft nicht stark genug war, um das ganze Schiff vor der Raubsucht von 300 Wilden zu schützen. Der Handel ging lebhaft und unbeschreiblich laut von Statten; viele Böte schlugen im Bestreben, mit ihren Waaren die Ersten zu seyn, um, der heftigste Streit

endete indeß immer unter Lachen und Scherzen. Diejenigen, welche sich wegen des Gedränges dem Rurick noch nicht nähern konnten, vertrieben sich in ihren Böten die Zeit mit singen und tanzen, und ihre höchst komischen Bewegungen sowohl, als ihre große Fertigkeit im Gesichterschneiden, machten uns viel Spaß.

Da sie durchaus nicht aufs Schiff kamen, so ward der Handel vermittelst eines ihnen zugeworfenen Taues betrieben, woran sie ohne Mißtrauen ihre Waaren befestigten, und dann ruhig die Bezahlung erwarteten, welche ihnen auf gleiche Weise zukam. Einer der Chefs, welcher sich endlich an der Seitentreppe des Ruricks so hoch herauf gewagt, daß er mit seinen Augen an die Schanze reichte, ward, indem er voll Verwunderung und Neugier die fremden Gegenstände anschaute, von den Andern unter lautem Angstgeschrei an den Beinen zurückgezogen; sie umringten ihn als er wieder im Boot war, und er hatte unter lebhaften Gesticulationen viel zu erzählen, wobei er ihnen die Geschenke zeigte, welche wir ihm, um seinen Muth zu belohnen, gemacht. Nach und nach nahm jetzt die Dreistigkeit der Insulaner zu; sie stahlen so viel sie konnten, ohne die geringste Rücksicht auf unsere Vorstellungen zu nehmen, welche sie nur verlachten, und trieben am Ende die Dreistigkeit so weit, uns zu drohen. Ihre Unbekanntschaft mit dem europäischen Feuergewehr, nebst einer uns weit überlegenen, mit Lanzen bewaffneten Menschenmenge, gab ihnen diese Herzhaftigkeit, welche sie durch wildes Geschrei an den Tag zu legen suchten. Als ich endlich nicht mehr mit ihnen fertig werden konnte, ließ ich eine Flinte losschießen, und das that seine Wirkung, denn in einem Augenblicke warfen sich alle aus ihren Böten in die See, wo sie untertauchten. Die Eile, womit dieses geschah, gewährte einen seltsamen Anblick; Todtenstille folgte unmittelbar auf den ungeheuern Lärm, und ein weites Grab schien Alle verschlungen zu haben, bis nach und nach ein Kopf nach dem andern auf der Oberfläche sichtbar ward. Schreck und Erstaunen malte sich auf allen Gesichtern; vorsichtig spähten sie umher, welchen Schaden der schreckliche Knall wohl angerichtet, und erst, als sie keinen bemerkten, fanden sie sich wieder in den Böten ein; ihre Zudringlichkeit hatte sich in Bescheidenheit verwandelt. Von unsern Sachen gefiel ihnen nichts so wohl, als große Nägel, und nur gegen diese gelang es uns, einige Lanzen von schwarzem Holz, sehr sauber gearbeitet, nebst andern Waffen einzutauschen.

Ich kann diese Insulaner, ihre Größe und Stärke nach mit den Bewohnern der Marquesas vergleichen, auch die Art der Gesichter mag die nämliche seyn, obzwar die auf den Marquesas-Inseln mir hübscher und von hellerer Farbe schienen. Von den Weibern kann ich nicht urtheilen, da wir nur zwei zu sehen bekamen, welche alt und sehr häßlich waren. Den frohen, kindischen Sinn, haben sie mit den übrigen Südsee-Insulanern gemein, nur ist ihr Betragen noch viel wilder, als ich es bei den andern getroffen. Auffallend und merkwürdig ist es, daß die Bewohner der Penrhyns sich nicht tatuiren, und also hierin von dem Gebrauche der übrigen Südsee-Insulaner ganz abweichen, besonders da sie den Freundschafts-Inseln so nahe liegen, daß sie entweder von diesen ihren Ursprung haben, oder von den Washingtons-Inseln hierher vertrieben worden sind. Um sich indeß nicht ganz ungeziert zu sehen, so haben die Meisten sich auf Brust und Rücken blutige Streifen eingekratzt, welche ihnen, nebst dem lang darüber hängenden, unordentlichem Haar, ein widerliches Ansehen geben. Nur wenige ausgenommen, welche einen Gurt von schlecht gearbeitetem Zeuge tragen, gehen alle nackt. Die Nägel tragen sie lang, und das ist wahrscheinlich eine Hauptzierde der Vornehmen, denn ich habe mehrere bemerkt, welche sie bis auf drei Zoll hatten wachsen lassen. Daß die Penrhyns den Baum nicht besitzen, aus welchem auf den meisten Südsee-Inseln das bekannte Zeug verfertigt wird, beweist, daß sie mit den Freundschafts-

Inseln in keiner Verbindung stehen, indeß verstanden sie doch einige Worte ihrer Sprache, welche wir, aus Cooks Reisen entlehnt, ihnen sagten. Ihre Böte, welche schlecht gearbeitet sind, gleichen denen auf den Marquesas, sind ebenfalls mit einem Balancier versehen, und tragen bequem zwölf Mann; die Segel, aus grob geflochtenen Matten, sind nur darauf eingerichtet, mit dem Winde zu segeln. Ob die Insel außer Cocosnüssen, noch etwas hervorbringt, kann ich nicht beurtheilen, an diesen aber muß, nach der Menge der Bäume zu schließen, großer Ueberfluß seyn. Durch das Fernrohr sahen wir viele Weiber umherspazieren, welche aus weiter Ferne unser Schiff bewunderten; kein einziges Haus haben wir bemerkt, wohl aber eine aus Steinen gut zusammengefügte Mauer. Die frischen Lebensmittel, welche wir aus Conception mitgenommen, hatten alle ein Ende, bis auf ein kleines Schwein, das zu einem Feste aufbewahrt wurde; dieses zeigten wir den Wilden, welche es zu kennen schienen und zu besitzen wünschten. Wir zählten am Ende 36 Böte, welche 360 Mann enthielten und deren Zahl zugenommen hätte, wen wir länger hier geblieben wären, denn schon sah man mehrere Canots ihren Weg auf uns zu nehmen. Ich hätte sehr gern eine Landung unternommen, durfte es aber meiner geringen Mannschaft wegen, nicht wagen, da die Anzahl der Wilden so beträchtlich, und ihr Betragen sehr verwegen war.

Gegen Mittag hatten wir ein fürchterliches Gewitter, von Regen und Windstößen begleitet; der schwarz bezogene Himmel verhieß anhaltend schlechtes Wetter, und ich beschloß, die Insel zu verlassen. Die Wilden aber, ungeschreckt vom heftigen Donner, hatten ihre Böte an den Rurick befestigt, um bei dieser Gelegenheit noch mit aller Gewalt sich einiger Nägel zu bemächtigen, welche sie aus dem Schiffe zu ziehen suchten, und ein solches Geschrei dabei erhoben, daß das Commando nicht zu hören war. Um sie nicht durch einen zweiten Schuß zu erschrecken, ließ ich alle Segel beisetzen, und die unerwartet schnelle Bewegung des Schiffs, wodurch mehrere Böte umschlugen, zwang sie endlich uns zu verlassen; aber noch lange ruderten sie uns nach, indem sie durch allerlei Zeichen zu verstehen gaben, daß sie unsere Rückkehr wünschten. Die starke Bevölkerung dieser kleinen Inselgruppe, der verwegene Geist dieser Wilden und ihre vielen Waffen, alles dieses beweist, daß sich in ihrer Nähe Inseln befinden müssen mit welchen sie in Verbindung stehen, und gewiß auch — Kriege führen.

Wir fanden die Breite der Mitte dieser Gruppe . . . . . 9° 1′ 35″ südlich.

Das Mittel zwischen Chronometer und der observirten Länge, welche nähe mit einander übereinstimmten . . . . . 157° 34′ 32″ westlich.

Abweichung der Magnetnadel . . . . . 8° 28′ östlich.

Indem ich jetzt die Penrhyns-Inseln verließ, suchte ich den Aequator im 180° der Länge zu durchschneiden, ein Weg, der noch von keinem Seefahrer eingeschlagen, und auf welchem neue Entdeckungen zu vermuthen waren. Diesen Plan aber mußte ich in der Folge aufgeben, denn die sich oft wiederholende Windstille verlängerte meine Fahrt zu sehr, und die drückende Hitze wirkte sehr nachtheilig auf unsere Gesundheit.

Den 4ten Mai. Breite 7° 31′ 39″ südlich, Länge 162° 7′ 19″. Es regnete heute so stark, daß wir zwölf Faß Wasser sammeln konnten, ein Glück, das bei unserm Wassermangel in der schrecklichen Hitze, unschätzbar war, und uns den Regentag zum Feste machte. Schon seit ein Paar Tagen hatten wir starke Windstöße aus allen Richtungen des Compasses ausgestanden, der Strom hatte uns in den letzten 24 Stunden 32½ Meile nach SW getrieben, und erst jetzt bekamen wir den wahren NO Passat.

Den 8ten Mai. Breite 3° 14′ 34″ südlich, Länge 168° 25′ 33″ westlich. Gestern und besonders heute zeigten sich uns eine Menge Seevögel verschiedener Gattung, welche wie gewöhnlich bei Sonnenuntergang ihren Flug nach SW richteten. Abends setzten sich zwei von ihnen aufs Schiff und ließen sich fangen; ein dritter hatte die Dreistigkeit mir gerade in die Hände zu fliegen. Nachdem wir den beiden ersten ein Stückchen Pergament, worauf der Name des Schiffs und die Jahrszahl notirt war, [illegible] Hals gebunden, erhielten sie ihre Freiheit, der dritte ward dem Naturalienkabinet geopfert. [illegible] Gattung nach, gehören diese Vögel zu den Seeschwalben; sie sind ungefähr so groß wie Tauben, haben einen weißen Fleck auf dem Kopf und sind außerdem ganz schwarz. Die große Anzahl der Vögel ließ mich nicht zweifeln, daß wir uns in der Nähe vieler unbewohnter Inseln und Klippen befanden, und hätte die Zeit es erlaubt, so würde ich dem Fluge der Vögel nach, meinen Lauf nach SW genommen haben, so aber trieb uns der Strom, dessen Richtung nach NW war, täglich 33 bis 45 Meilen dorthin, und hielt so an, bis wir am 11ten in der Länge von 175° 27′ 55″ den Aequator durchschnitten.

Die Deklination der Magnetnadel aus mehreren Beobachtungen fanden wir 8° 4′ östlich. Den 12ten Mai in der nördlichen Breite 1° 17′ 46″, Länge 177° 5′ sahen wir neben sehr vielen Seevögeln, auch einen Landvogel, konnten aber, selbst von der Spitze des Mastes kein Land entdecken, woraus zu schließen, daß es dort sehr niedrig seyn mußte. Der Thermometer stand seit einigen Tagen und Nächten auf 23 Grad, eine Hitze, welche besonders bei Windstille schwer zu ertragen ist, und wobei ich mich glücklich schätzte, dennoch keinen Kranken an Bord zu haben. In der Nacht ward ein sieben Fuß langer Delphin, der erste auf unserer ganzen Reise harpunirt. Wir machten den Versuch von seinem Fleisch zu essen, fanden es wohlschmeckend, und dem Rindfleisch sehr ähnlich, und delectirten uns um so mehr daran, als wir seit langer Zeit nur Salzfleisch auf unserer Tafel gehabt hatten.

Den 19ten. Breite 8° 42′ N, Länge 187° 19′. — Meine Fahrt nach Kamtschatka war dergestalt von mir berechnet, daß ich den nördlichen Theil der Mulgraves durchschneiden wollte, weil mir diese Inseln, welche fast gar nicht bekannt sind, einer Untersuchung werth schienen. Um sie daher ja nicht zu verfehlen, segelten wir zwei Tage zwischen den Parallelen 8 und 9° da man in dieser Breite nach Arrowsmiths *) Karte hier nicht durch die Kette kommen konnte, ohne Land zu sehen. Um drei Uhr Nachmittags, durchschnitten wir nach unserer Rechnung in der Breite 8° 45′ 52″ N, die Kette, ohne das geringste Kennzeichen von Land zu bemerken. Unsere Länge nach den Chronometern, welche noch Tags zuvor mit Observationen verglichen, und an deren Genauigkeit nicht zu zweifeln war, betrug 187° 47′ 14″. Nachdem wir vergebens nach Land umhergespäht, steuerte ich direkt westlich, in der Meinung, daß die Länge der Insel auf der Karte falsch angegeben sey; als wir aber auch in dieser Richtung fünfzehn Meilen zurückgelegt, ohne Land zu entdecken, lenkte ich das Schiff nach N um, aus Furcht, durch weiteres Vorrücken die Kette ganz zu verfehlen. Bei nochmaliger genauer Prüfung der Karte schien sie mir sehr unzuverläßig; die Lücke zwischen 8 und 9° mußte größer seyn, als sie darauf angegeben war, weil man sonst auf keinen Fall die Kette durchschneiden konnte, ohne Land zu finden. Bis zum Untergang der Sonne segelten wir nach N fort, und lavirten während der Nacht, um in der Dunkelheit nicht auf Korallen-Klippen zu gerathen, und daran zu scheitern. Die Nacht war unbeschreiblich

*) Auf meiner Rückreise machte ich in London die Bekanntschaft dieses berühmten Geographen, welcher mich versicherte, daß er die Mulgraves-Kette nur willkührlich nach sehr unzuverläßigen Nachrichten einiger Kauffartheifahrer auf der Karte verzeichnet habe. Selbst Capt. Gilberts Karte enthält nichts Ausführliches.

finster, heftige Windstöße beunruhigten uns, und einer schlug, indem der N O Passat wehte, so stark von der entgegengesetzten Seite gegen den Rurick an, daß alle Segel, welche nicht so schnell umzulegen waren, mit Gewalt gegen die Masten schlugen. Dieser Vorfall welcher leicht sehr gefährlich seyn kann, hatte für uns nur die üble Folge, daß einige Segel zerrissen wurden, und ich mit einem durch die Stärke des Windes gesprungenen Tau, einen Schlag an die Stirn bekam, der mich sinnlos zu Boden warf; zwar kam ich nach einer Viertelstunde zu mir, blieb aber noch eine ganze Stunde in einem Zustande, der an Wahnsinn grenzte, und ward erst gegen Morgen durch die Hülfe unseres geschickten Arztes ganz wieder hergestellt.

Den 20sten Mai setzten wir bei einem schwachen N O Winde den Cours nach N N W fort, und fanden am Mittag nach einer guten Observation die Breite 9°26′ 21″ N, Länge 180° 19′ 6″ W. Jetzt gab ich den Vorsatz auf, weiter nach N zu segeln, und steuerte direkt nach W weil es mir nach der Karte zu urtheilen, noch immer wahrscheinlich schien, auf dieser Parallel die Insel zu finden. Bis sechs Uhr Abends wo wir 35 Meilen zurückgelegt, behielt ich diesen Cours, doch abermals vergeblich; wir entdeckten nichts. Da die Zeit mir nicht erlaubte, mich länger hier aufzuhalten, so richtete ich meinen Lauf jetzt gerade nach Kamtschatka, und verschob die fernere Untersuchung dieser Gegend bis zu meiner Zurückkunft aus der Beeringsstraße. Trotz der gefährlichen Gegend, und der sehr finstern Nacht, entschloß ich mich, weil keine Zeit mehr zu verlieren war, rasch vorwärts zu eilen, und steuerte unter vollen Segeln N W N. — Im folgenden Jahre erst sahen wir die Gefahr, der wir in dieser Nacht wunderbar entgangen, indem wir zwischen niedrigen Inselgruppen, in sehr geringer Entfernung, glücklich durchgekommen waren.

Den 21sten ward von der Spitze des Mastes in N W Land entdeckt, das aus mehreren Korallen-Inseln bestand, und der Ruricks-Kette glich. Um zwei Uhr, als wir nur noch 1½ Meile von ihrer südlichen Spitze entfernt waren, sahen wir zu unserer Freude Rauchsäulen zwischen den Cocosbäumen emporsteigen, und indem wir die N O Seite der Kette nach N verfolgten, eine Menge Menschen am Ufer, welche den Rurick mit Erstaunen betrachteten. Jetzt bemerkte der Matrose vom Selmik aus eine Brandung, und ich fand, daß ein langer gefährlicher Korallen-Riff, der mit den Inseln in Verbindung stand, sich tief in die See erstreckte. Hätten wir das Unglück gehabt, diesen Riff, welcher kaum auf der Oberfläche der See sichtbar war, Nachts zu berühren, so war unser Untergang unvermeidlich. Jetzt dublirten wir seine N O Spitze, befanden uns bald in hoher See und ruhigem Wasser, und segelten der kleinen Insel in S W zu, indem wir, nur 200 Faden vom Riff entfernt, vergebens den Grund mit dem Senkblei zu erreichen suchten. Schon dunkelte es, als wir der kleinen Insel nah, auch dort Menschen erblickten, und wir mußten die Untersuchung sowohl dieser, als einer zweiten Inselgruppe in S welche eben von der Spitze des Mastes bemerkt war, auf den nächsten Tag verschieben. Die Lage aller dieser Inseln, findet man auf der Karte genau angegeben. Den 22sten Mai nahmen wir bei Tagesanbruch den Cours dem Lande zu, konnten aber den schon gestern behaupteten Punkt erst um neun Uhr wieder erreichen, da der Strom uns während der Nacht weit nach W getrieben hatte. Auf der Insel, welche nördlich mit einem allerliebsten Cocoswäldchen bewachsen war, sahen wir Menschen, und am Strande ein großes Boot, das bald darauf unter vollen Segeln auf uns zukam. Ich ließ gleich beilegen, bewunderte die künstliche Bauart desselben, und die auffallende Geschicklichkeit, mit welcher es behandelt wurde, spannte unsere Neugier immer höher, und machte uns glauben, daß wir es hier nur mit Halb-Wilden zu thun hätten. Das Boot näherte sich dem Rurick auf hundert Faden, und blieb in dieser

Entfernung stehen; wir zählten neun Insulaner, welche uns Früchte zeigten, uns lautzuriefen und durch Pantomimen zu verstehen gaben, daß wir ihnen ans Land folgen mögten, wo sie uns mit Früchten versorgen wollten. Die bescheidenen angenehmen Manieren dieser Insulaner, welche so sehr gegen das wilde Betragen der Peurhyns abstachen, befremdeten uns sehr, da wir dergleichen in der Südsee, auf einer noch nie besuchten Insel, nicht erwarten konnten. Alle waren unbewaffnet, und die pünktlichste Subordination sichtbar; der Befehlshaber saß an der linken Seite des Bootes mit untergeschlagenen Beinen, auf einer auf dem Balancier angebrachten und mit bunten Matten verzierten Erhöhung, das Haupt mit Blumen und Muschelkränzen geschmückt. Mit Erstaunen und Neugier betrachteten sie das Schiff, wiesen mit den Fingern auf verschiedene Gegenstände welche ihnen besonders auffielen, und unterhielten sich eifrig mit einander. Als ich sah, daß alle unsere Bemühungen, sie aufs Schiff zu locken, vergebens waren, befahl ich ein Boot herunter zu lassen, in der Hoffnung, daß ein so kleines Fahrzeug ihnen minder furchtbar scheinen möchte, und, aufmerksam auf jede unserer Bewegungen, äußerten sie laut ihre Bewunderung, als sie es aus dem Rurick heben sahen. Ich schickte den Lieutenant Schischmareff, Herrn von Chamisso und den Maler Herrn Choris ab, um das Zutrauen unserer Wilden durch Geschenke zu erwerben; diese aber waren durch die Ankunft der Schaluppe in die größte Unruhe versetzt, und während sie noch eifrig deliberirten, ob sie bleiben oder fliehen sollten, waren die Unsrigen schon da, und suchten sich in ihre Gunst zu schleichen durch freundliche Gebehrden und kleine Geschenke, welche die Wilden gern annahmen. Der Lieutenant Schischmareff, welcher schon ein freundschaftliches Verhältniß gestiftet zu haben glaubte, wollte jetzt in ihr Boot steigen, um die saubere Arbeit desselben näher zu bewundern, ein Unternehmen, das sie aus aller Fassung brachte; eilig warfen sie eine Pandanus-Frucht, nebst einer hübschen Matte, wahrscheinlich als Gegengeschenk, in unsere Schaluppe, und entfernten sich darauf so schnell als möglich. Noch einmal mit ihnen in Berührung zu kommen, gelang uns nicht mehr, obgleich sie immer in der Nähe des Schiffs hin und her segelten, und viele Zeichen machten, welche uns bewegen sollten ans Land zu kommen. Ich durfte nicht wagen, ihrer Einladung zu folgen, da die Inseln ringsum mit Korallen-Riffen eingefaßt waren, welche eine starke Brandung verursachten, und es mir zu viel Zeit gekostet hätte, einen erträglichen Landungsplatz aufzusuchen. Wir bewunderten die Schärfe und Schnelligkeit, womit ihr Boot gegen den Wind segelte; es war nur mit einem, unverhältnißmäßig großen Segel aus fein geflochtenen Matten versehen, das die Form eines spitzwinkeligen Dreiecks hatte, dessen spitzer Winkel nach unten gekehrt war. Die Kunst und Schnelligkeit, womit sie das Boot beim Laviren wandten, verdiente die Bewunderung jedes Seemannes.

Diese Insulaner waren von schwarzer Farbe, ziemlich lang und schmächtig; ihr schwarzes, schlechtes Haar trugen sie geschmackvoll mit Blumenkränzen umwunden, auch Hals und Ohren waren wunderlich verziert. Ihre Kleidung bestand aus zwei künstlich und bunt geflochtenen Matten, wovon sie eine vorn und die andere hinten um den Leib gebunden hatten, und die bis ans Knie herunter hingen; der übrige Körper war nackt. Auf ihren Gesichtern bemerkte man den Ausdruck der Gefälligkeit und Gutmüthigkeit, und doch einige Aehnlichkeit mit den Malayen.

Nachdem ich mich hier bis zum Mittag aufgehalten, die Aufnahme der Gruppe vollendet, und eine gute Observation gehabt hatte, ließ ich die Segel aufziehen, und richtete den Lauf südlich, um die zweite Gruppe, welche sich in dieser Gegend zeigte, zu untersuchen. Die Wilden segelten uns nach, riefen laut und winkten uns mit beiden Händen, indem sie Früchte in die Höhe hielten. Ich ließ noch einmal

beilegen, in der Hoffnung, daß sie uns jetzt vielleicht einen Besuch machen würden, und ward abermals in meiner Erwartung getäuscht; auch sie hielten ihr Boot an, freuten sich über jede Bewegung auf dem Schiffe, und am lautesten, wenn plötzlich ein großes Segel umgelegt wurde, was ihnen wahrscheinlich als ein Werk der Zauberey erschien, da sie die Taue nicht sahen, womit die Segel regiert wurden. Wir winkten ihnen freundlich, an Bord zu kommen, da sie aber statt aller Antwort nur immer aufs Land zeigten, so gab ich alle weitere Versuche zu einer Vereinigung auf, und setzte meinen Weg weiter fort.

Wir erhielten bald eine deutliche Uebersicht der zweiten Gruppe, welche ebenfalls aus kleinen, durch Korallen-Riffen verbundenen Inseln bestand, und in ihrer Mitte tiefes Wasser zu enthalten schien. Diese Gruppe trennt sich von der andern durch einen 3½ Meilen langen Kanal, den ich zu durchschiffen beschloß; ein Steuermann, versehen mit einem guten Fernrohr, sollte vom Mastkorbe aus, uns zeitig vor jeder Gefahr warnen; wir fanden den Kanal indeß frei von Klippen, und die Tiefe unergründlich. Schon um vier Uhr Nachmittags hatten wir die südliche Spitze der Gruppe umschifft und den N W Theil erreicht, welcher mit einem langen, gefährlichen Riff endigt. Diese schien uns unbewohnt, und es war, obzwar sie stark mit Bäumen bewachsen, keine einzige Palme sichtbar. Auch auf der vorigen Gruppe konnte die Bevölkerung nicht stark seyn, da wir nur zwei Böte, und am nahen Ufer nur wenige Menschen sahen; wenigstens war sie mit der Volksmenge auf den Penrhyns nicht zu vergleichen. Ich nannte die erste Gruppe Kutusow, die zweite Suwarow, und freute mich unendlich, der Erste zu seyn, der diesen beiden Männern, welche sich ums Vaterland so sehr verdient gemacht, in der Südsee ein ewiges Denkmal errichtete. — Beide Inselgruppen zusammen, nehmen von N nach S einen Raum von 25½ Meile ein; ihre Lage ist auf der Karte zu sehen. Die Breite des Kanals fanden wir nach einer sehr guten Observation 11° 11′ 20″ N Länge, nach den Chronometern, welche ganz mit den kürzlich von uns observirten übereinstimmten, 190° 9′ 23″. Die Declination der Magnetnadel 11° 18′ östlich. Wir hatten um sechs Uhr Abends wieder freie See, und ich ließ, mit dem Vorsatz, diese Gegend im künftigen Jahre wieder zu besuchen, jetzt den Cours N N W nach Kamtschatka nehmen. Zwar wäre es vorsichtiger gewesen, in dieser ganz unbekannten Gegend, während der Nacht nicht zu segeln, aber die Nothwendigkeit, sobald als möglich in Kamtschatka einzutreffen, gebot Eile, und wir segelten unter Gottes Schutz rasch vorwärts. Es mußte beständig ein Matrose auf dem Selmik Wache halten, welcher jede Stunde abgelöst und streng bestraft wurde, wenn ein anderer einen gefährlichen Gegenstand früher entdeckte, als er; in der Nacht ward die Wache vom Selmik auf den Bugspriet versetzt, und wir konnten durch diese Maaßregel zwar wohl verhindern, daß der Rurick in der Finsterniß nicht auf hohes Land lief, aber, unter dem Wasser liegende, oder sehr wenig hervorragende Klippen, wären dennoch nicht zu vermeiden gewesen, wie man aus Capt. Flinders Reise sehen kann, wenn der Himmel selbst nicht gnädig über uns wachte.

Den 29sten Mai. Breite 24° 28′, Länge 197° 39′. Die ökonomische Gesellschaft in St. Petersburg, hatte mir drei kleine Schachteln mit getrocknetem Fleisch (Fleischzwieback genannt) und eine mit getrocknetem Kohl mitgegeben; diese Erfindung, welche auf dem Lande als nützlich anerkannt war, sollte auch auf der See ihr Glück versuchen, und ich war daher beauftragt, beim ersten Durchschnitte des nördlichen Wendekreises, eine Schachtel mit Fleisch zu öffnen; die zweite, nebst der Kohlschachtel beim zweiten Durchschnitt des nämlichen Kreises, und die dritte nach St. Petersburg zurückzubringen. Die Schachteln waren aus dünnen Brettern, auf solche Art zusammengefügt, daß die Luft bequem durchdringen konnte, eine Verfahrungsweise, welche mir für die See nicht gut berechnet schien, und auch wohl der

Hauptgrund seyn mochte, daß sowohl Fleisch, als Kohl verdorben waren. Als wir zum ersten Mal den nördlichen Trop durchschnitten, ward eine Schachtel mit Fleisch geöffnet, und sogleich ihres widrigen Geruchs wegen über Bord geworfen. Heute, indem wir zum zweiten Mal diesen Kreis durchschnitten, ließ ich die zweite Schachtel mit Fleisch, nebst einer Kohlschachtel öffnen, und, da sie mir mufflig roch, aus beiden eine Suppe kochen, welche, ihr Urtheil erwartend, auf der Offizierstafel erschien. Wir fanden Alle, daß sie zwar im Nothfall genießbar, der Geschmack aber widerlich war, und der Arzt erklärte sie, der halb verdorbenen Bestandtheile wegen, für ungesund, besonders den Kohl, welcher bekanntlich Oel enthält, der ranzig und der Gesundheit schädlich geworden war, das Fleisch, welches den Geschmack von verdorbenem Stockfisch hatte, war vollkommen kraftlos, und kann also auf der See nie als nahrhafte Speise gebraucht werden. Um den üblen Geschmack der eben genossenen Suppe zu vertreiben, ließ ich jetzt ein Paar blecherne Dosen mit englischem Patentfleisch öffnen, diese enthalten frisches, in Dampf gekochtes Fleisch, und sind mit einer solchen bewundernswürdigen Sorgfalt zugelöthet, daß durchaus keine Luft hineindringen kann, und daher das darin befindliche Fleisch selbst nach Jahren, nicht von ganz frischem zu unterscheiden ist. Selbst einem Leckermaul hätte die Schüssel befriedigt, welche jetzt auf unserer Tafel stand, wie viel mehr uns, die wir so lange schon nur Salzfleisch genossen hatten.

Den 3ten Juni. Um vier Uhr Morgens, als wir uns in der Breite 31° 49′, Länge 200° 15′, beide von der gestrigen Observation nach der Schiffsrechnung hergeleitet, befanden, ward ein Landvogel gefangen, der nach wenigen Stunden, nachdem er einige Tarakanen, welche wir ihm vorsetzten, mit vielem Apetit verzehrt, seine Freiheit wieder erhielt; beträchtlich große Schwärme von Seevögeln, worunter sich besonders viele Tropik-Vögel befanden, zogen unaufhörlich vorbei. Seit dem Mittag hatte sich die Farbe des Wassers auffallend verändert, und war um vier Uhr Nachmittags so schmutzig, daß ich in der Voraussetzung nahe an einer Untiefe zu seyn, den Grund mit dem Senkblei untersuchen ließ, auf hundert Faden aber keinen erreichte. Dr. Eschscholz, welcher regelmäßig jeden Mittag die Temperatur der Oberfläche des Meers mit dem Thermometer untersuchte, fand sie in diesem Augenblicke um 2½ Grad kälter: ein Beweis, daß die Tiefe des Meeres seit dem Mittag bedeutend abgenommen, und wir uns wahrscheinlich in der Nähe eines unbekannten Landes befanden, dessen Anblick uns der dichte Nebel welcher uns umhüllte, verbarg. In der Nacht hatte das Wasser seine gewöhnliche Farbe wieder angenommen, und ich hoffe, im künftigem Jahre die Gegend genauer untersuchen zu können.

Den 13ten hatten wir die Breite 47° erreicht, als wir von einem heftigen Sturm aus N W überfallen wurden, der zwölf Stunden anhielt, und eine solche Kälte mitbrachte, daß Eisklumpen aus den Segeln aufs Verdeck herabfielen; wir empfanden die plötzliche Veränderung der Temperatur um so mehr, als wir einige Monate hindurch Tag und Nacht 24° Wärme gehabt hatten. Seitdem wir die Parallele 33° verließen, sind wir unaufhörlich von einem dichten Nebel umgeben.

Den 18ten mußten wir, unserer Rechnung nach, in der Nähe von Kamtschatka seyn, und als sich der Nebel um vier Uhr Nachmittags verzog, erblickten wir die Küste in ihrem Winterschmuck. Wir befanden uns jetzt in einiger Entfernung von der Küste Poworotnoi, und da das Wetter sich ganz aufklärte, so hoffte ich den folgenden Tag den Peter Pauls Hafen zu erreichen.

Den 19ten mit Tagesanbruch, nahmen wir bei günstigem Winde den Cours der Awatscha-Bay zu; der Tag war heiter, und einen prächtigen Anblick gewährte uns die hohe Küste Kamtschatkas, welche mit ihren himmelanstrebenden, zuckerhutförmigen Bergen, deren schneebedeckte Gipfel in der Sonne glänzten, in freundlicher Majestät vor uns lag. Gegen Mittag, als wir uns der Awatscha-Bay näherten,

erblickten wir auf dem hohen Felsen, der den nördlichen Theil desselben bildet, einen Telegraphen in voller Thätigkeit; ein Anblick, der uns überraschte, da man früher an dergleichen nützliche Einrichtungen in Kamtschatka nicht gedacht hatte. Von dem Telegraphen aus meldet man die Ankunft der Schiffe, welche man schon in großer Entfernung sehen kann, dem Commandanten in Peter Pauls Hafen, und dieser hat Zeit genug, ihnen Böte mit Ankern und Tauen, die in der engen Passage am Eingange in die Awatscha-Bay große Dienste leisten, entgegenzuschicken. Auch wir sahen das Hülfs-Boot kommen, erreichten aber die Bay noch mit dem Winde; dieser legte sich indeß plötzlich, und wir wurden langsam in den Hafen bugsiert, wo wir um zwölf Uhr in der Nacht, die Anker fallen ließen. Lieutenant Rudokof, der seit zwei Jahren hier die Stelle des Gouverneurs vertritt, war uns schon früher mit einer Schaluppe entgegen gekommen, und hatte gütig versprochen, die Besorgung unserer Bedürfnisse zu übernehmen. Sowohl in der Bay, als im Hafen sah noch alles sehr winterlich aus, und vergebens suchten wir ein grünes Fleckchen; der Winter soll aber auch in diesem Jahre ungewöhnlich lang gewesen seyn. — Den Tag nach unserer Ankunft fand ich nach den Chronometern die Länge des Hafens 201° 15′ 30″, die wahre Länge derselben beträgt nach der Beobachtung des Astronomen Horn 201° 16′ 40″. Der geringe Unterschied den meine Chronometer gaben, spricht für ihre Güte, und beweist, daß alle Längen auf dieser Fahrt nach den Chronometern bestimmt, auf Treu und Glauben angenommen werden können.

Ich werde mich auf keine Beschreibung von Kamtschatka einlassen, da so viele Reisende vor mir es thaten, sondern nur etwas über meinen hiesigen Aufenthalt sagen. Meine erste Sorge war, den Rurick, der durch die Stürme gelitten, und woran besonders das Kupfer sehr beschädigt war, wieder auszubessern, und wir erhielten dazu, durch den Lieutenant Rudokof, die noch brauchbaren Kupferplatten des alten Schiffs Diana. *) Schwerlich wäre das Kupfer an unserm Schiffe einer so schnellen Zerstörung unterworfen gewesen, wenn man es bei der Ausrüstung in Abo mit mehr Sorgfalt behandelt hätte. Der Thätigkeit des Lieutenant Rudokof danken wir es, daß unser Schiff in sehr kurzer Zeit wieder segelfertig war. Seit der Zeit, da ich mit Capt. Krusenstern hier war, hat sich vieles in Kamtschatka vortheilhaft verändert, was ebenfalls hauptsächlich den Einrichtungen des Lieutenant Rudokof zuzuschreiben ist, der zum Besten dieses Landes mehr that als alle seine Vorgänger.

Den 15ten Juli war das Schiff bereit, den Hafen zu verlassen, und wir warteten blos auf günstigen Wind; die Mannschaft war vollkommen gesund, bis auf meinen zweiten Lieutenant Zacharin, welcher auf der ganzen Reise kränkelte. Ich habe den Mangel an Offizieren sehr gefühlt, da ich mit dem Lieutenant Schischmareff wechselsweise unaufhörlich Wache halten mußte, und dieser körperlich angreifende Schiffs-Dienst, dem Befehlshaber einer solchen Expedition eigentlich nicht zuzumuthen ist, da es ihm ohnehin an Beschäftigungen nicht fehlen kann. Gewiß ist diese Entdeckungsreise die erste, welche von nur zwei Offizieren glücklich vollbracht ist. Die Krankheit des Lieutenant Zacharin zwang ihn, in Kamtschatka zurück zu bleiben, und mir stand jetzt die beschwerliche Fahrt nach der Beeringsstraße mit einem einzigen Officier bevor, was mich indeß nicht wankend machte, da Schischmareffs Eifer gleich dem meinigen unvermindert war. Nur die Unmöglichkeit, meinem frühern Plan, der meine Phantasie schon so lange aufs angenehmste beschäftigt hatte, zu folgen, erfüllte mich mit Unmuth, denn was konnten wir in der Beeringsstraße ausrichten, da einer von uns immer auf dem Schiffe zurückbleiben mußte.

*) Dasselbe Schiff, womit Golownin die Reise nach Japan unternahm, und das er, seiner Baufälligkeit wegen, in Kamtschatka zurücklassen, und die Reise nach Rußland zu Lande antreten mußte.

Der Naturforscher Wormskloid, welchen wir aus Kopenhagen mitgenommen, äußerte ebenfalls den Wunsch, hier zurückzubleiben, um in naturhistorischer Hinsicht Entdeckungen auf Kamtschatkas hohen Bergen zu machen; ich empfahl ihn also dem Lieutenant Rudokof, welcher gern versprach, ihm in seinen wissenschaftlichen Forschungen nach Kräften beizustehen.

Da meine Mannschaft, die nur aus zwanzig Matrosen bestand, zu den Unternehmungen in der Beeringsstraße nicht hinreichte, so erhielt ich auf meine Bitte aus dem dortigen Commando noch sechs Matrosen, welche ich im nächsten Jahre zurückzubringen versprach; denn es war meine Absicht, nach vollendeter Untersuchung der Beeringsstraße, wieder in Peter Pauls Hafen einzulaufen. Die russisch-amerikanische Compagnie bewilligte mir einen Aleuten, und dieser Zuwachs von sieben Mann war uns in der Folge von sehr großem Nutzen.

Für denjenigen Theil meiner Leser, der sich gern mit wissenschaftlichen Dingen beschäftigt, füge ich, zum Schluß des ersten Jahrs meiner Reise, eine Tabelle bei, welche die Temperatur des Meers auf verschiedenen Tiefen enthält. Die Observation habe ich selbst mit einem guten Sixtermometer gemacht, und bürge für ihre Genauigkeit. Die Eintheilung sowohl des Termometers als Sixtermometers ist nach Fahrenheit. Da solche Observationen nur bei völliger Windstille gemacht werden können, und zwar auf einem Boot, woher auch das Meer eben seyn muß, so gehören sie zu denen, die am seltensten von Seefahrern gemacht werden.

Jahre und Tage.	Der Grad der Wärme auf der Oberfläche des Meeres.	Der Grad der Wärme in der Tiefe des Meeres.	Die Tiefe an Faden.	Die Temperatur der Luft.	Der Ort des Schiffs. Breite.	Der Ort des Schiffs. Länge.	Die Durchsichtigkeit des Wassers.
1815.	Das Atlantische Meer.				Nord.	West.	
15. October	+68, 5 —	+5° 7	100 —	+71,1 —	39,° 27	12,° 57′	— 10
16. —	69° 1 —	+5° 0	138 —	72,5 —	39, 4 —	13,° 8 —	— 10
— —	— —	56, 0 —	96 —	— —	— —	— —	— —
1816.		Cap Horn			Süd.	West.	
8. Januar	54, 9 —	38, 8	196 —	57,6 —	44,° 17 —	57, 31	— 8.
7. April		Süd See					
Morgen	78, 5 —	68, 5 —	125 —	79,2 —	18, 17 —	124. 56 —	— 13
—	— —	57, 5 —	175 —	— —	— —	— —	—
Mittag	79, 6 —	68, 0 —	125 —	80,0	— —	— —	—
13. April	80, 0	79, 0 —	10 —	79,8 —	15,° 26′ —	133. 42. —	— 13.
—	— —	79, 0 —	20 —	— —	— —	— —	—
—	— —	78, 8 —	60 —	— —	— —	— —	—
—	80, 0 —	72, 0 —	100 —	79,8 —	15, 26 —	133. 42 —	13.
—	— —	56, 0 —	200 —	— —	— —	— —	—
12. Mai			Auf dem Aequator				
—	82, 5 —	55, 0 —	300 —	83,0 —	0 —	177, 5 —	14
			Nord Ocean		Nord.	Süd.	
1. Juni	74, 0 —	62, 0 —	100 —	75,0 —	29, 24 —	199, 26 —	10
—	— —	54, 5 —	300 —	— —	— —	— —	—
6. Juni	61, 0 —	59, 5 —	10 —	63,0 —	37, 3 —	199. 17 —	2
—	— —	56, 8 —	25 —	— —	— —	— —	—
—	— —	52, 7 —	100 —	— —	— —	— —	—
—	— —	43, 0 —	300 —	— —	— —	— —	—

Nachdem wir unsere Depeschen mit allen gesammelten Notizen des ersten Jahrs der Reise, durch einen Courir an den Kanzler abgefertigt, und vergebens die Post aus St. Petersburg, welche um diese Jahreszeit hier einzutreffen pflegt, erwartet hatten, gelang es uns, trotz des contrairen Windes, die Awatscha-Bay zu verlassen.

Von Kamtschatka nach dem neuentdeckten Kotzebue-Sund, hinter der Beeringsstraße.

Den 20sten Juni um neun Uhr Morgens, sahen wir die Beerings-Insel; dieses hohe, felsigte, mit Schnee bedeckte Land, gewährt einen äußerst unfreundlichen Anblick, und erinnerte mich lebhaft an unsern berühmten aber unglücklichen Seefahrer Beering, welcher hier sein Grab fand. Wir segelten in einer kleinen Entfernung vom Lande, längs dem südlichen Theil der Insel und dublirten nachher die nördliche Spitze derselben. An der SW Seite befindet sich eine kleine felsigte Insel, die bis jetzt noch auf keiner Karte angegeben ist. Eine gute Observation sowohl für die Breite als Länge, gab uns für die nördliche Spitze, Breite 55° 22′ 17″, Länge mit dem Chronometer 194° 4′ 7″. Die SW Spitze, Breite 55° 17′ 18″, Länge 194° 6′ 37″. Die Beerings-Insel verlassend, richtete ich den Cours nach dem westlichen Theil der St. Lorenz-Insel.

Den 26sten. Breite 63° 0′, Länge 171° 43″. Begünstigt von einem sehr guten Winde, sind wir stark avancirt, aber das schöne Wetter verschwand mit der Erscheinung der Beerings-Insel, und ein dichter Nebel mit immerwährendem, feinem Regen verfolgen uns jetzt.

Da seit der Beerings-Insel keine Observation Statt gefunden, so war unsere Lage nach der Karte ungewiß, nach der Schiffsrechnung befanden wir uns aber in der Nähe der St. Lorenz-Insel, zwanzig Meilen von ihrer SW. Spitze. Um drei Uhr, als sich in N der Nebel auf einen Augenblick verzog, wurden wir in NO 6° den Gipfel eines hohen Berges gewahr, gleich nach dieser Erscheinung aber, wurde der Nebel wieder undurchdringlich, und wir mußten in diesem ärgerlichen Zustande in der Nähe des Landes den ganzen Tag und die Nacht durch lavviren, wobei das Senkblei uns den Weg zeigte. Der Stand des Barometers war bei dem schlechten Wetter immer sehr hoch.

Trotz aller Sorgfalt, welche bei dem Bau des Nurick's angewandt worden war, um den Einzug der Ratten zu verhindern, welche auf einer Seereise so viel Schaden anrichten können, meldete man mir heute dennoch die Erscheinung eines solchen Gastes auf dem Verdeck. Es wurde gleich eine Jagd veranstaltet, und wir erlegten drei Ratten, welche sich wahrscheinlich im Peter Pauls Hafen, der von diesen Thieren wimmelt, bei uns eingefunden hatten. Da man dort aber vor Ankunft der Nadeshda diese Thiere nie gesehen, so habe ich vermuthlich die Nachkommen meiner ehemaligen Reisegefährten ums Leben bringen lassen.

Den 27sten. Der Nebel dauerte immer fort; meine Geduld war auf eine harte Probe gestellt. Schon öfter hatte ich die Bemerkung gemacht, daß man bei hohem Barometerstande am Lande das schönste Wetter hat, während eine Meile von der Küste dichter Nebel herrscht; ich beschloß also den Cours gerade aufs Land zu nehmen, und der Versuch gelang. Bald kündigte das Senkblei mit zehn Faden Tiefe die Nähe desselben an, der dichte Nebelschleier verschwand, die Sonne schien, das Wetter war herrlich und ein hohes, mit Schnee bedecktes Gebirge stellte sich uns dar. Die nächste Entfernung vom Ufer betrug zwei Meilen, die Ausdehnung des Landes nach O und W war vom Nebel verborgen;

der Nurick aber lag sicher in einer kleinen offnen Bucht. Am Ufer sahen wir Menschen und Zelte, und sowohl der Wunsch, die Bewohner dieser Insel, welche bis jetzt noch von keinem Seefahrer besucht waren, kennen zu lernen, als auch, unsern Naturforschern Gelegenheit zur Untersuchung des unbekannten Landes zu geben, bewog mich, eine Fahrt dahin zu unternehmen. Zwei von unsern vierrudrigen Böten wurden sogleich aufs Wasser gesetzt, und wir traten, mit Pistolen, Säbeln und Flinten wohl bewaffnet, die Fahrt an. Da es sehr gefährliche Folgen haben konnte, wenn in dieser offenen Bucht die Anker ausgeworfen wurden, so blieb der Nurick unter Segel und der Lieutenant Schischmareff übernahm unterdeß das Commando. Der Wind wehte schwach aus SW, der Nurick mußte sich etwas vom Lande entfernen, und ward uns bald durch den Nebel verhüllt. In einer kleinen Entfernung vom Ufer begegnete uns eine Baydare mit zehn Insulanern, welche sich furchtlos näherten, uns laut zuriefen, die sonderbarsten Bewegungen machten, und indem sie Fuchsbälge in die Höhe hielten, uns aufs eifrigste zuwinkten. Ihre in der Baydare versteckten Waffen bemerkten wir wohl, und beobachteten daher die größte Vorsicht. Nach einigen Begrüßungen ihrer Art, welche darin bestanden, daß sie sich mehrere Mal mit beiden Händen vom Gesichte bis zum Unterleib hinab strichen, war ihr erstes Wort: Tabaco! ich ließ ihnen einige Blätter reichen, welche sie gleich in den Mund steckten; — später habe ich sie auch aus kleinen steinernen Pfeifen, von der Größe eines Fingerhuts, rauchen sehen; meine Geschenke erwiederten sie durch allerlei Sachen von ihrer Arbeit. Nach diesem freundschaftlichen Verkehr nahm ich den Weg dem Lande zu, was sie sehr zu erschrecken schien, denn sie liefen unruhig hin und her, und viele, wahrscheinlich aber nur Weiber, flüchteten in die Berge. Einige von ihnen kamen uns tapfer genug entgegen, ihre Furcht aber, welche sie vergebens unter der Maske der Freundlichkeit zu verbergen strebten, war sichtbar; über alles was wir thaten, lachten sie unmäßig, sobald aber eine unserer Bewegungen nur den geringsten Verdacht von Feindseligkeit erweckte, so nahmen sie ein grimmiges Ansehen an, und bereiteten sich theils zur Flucht, theils zur Gegenwehr; ihre Freundlichkeit kehrte indeß wieder, indem sie ihren Irrthum einsahen, und dieser schnelle Uebergang vom Lachen zum Ernst, machte ihre mit Wallfischthran beschmierten Gesichter äußerst komisch. Wir landeten, gefolgt von den Insulanern, den Zelten gegenüber, und zehn bis fünfzehn derselben halfen mit vieler Bereitwilligkeit unser Boot aus dem Wasser ziehen. Dieser Ort scheint nur im Sommer besucht zu werden, wo die Insulaner sich mit Wallfisch-, Wallroß-, und Seehundsfang beschäftigen, denn wir bemerkten hier keine festen Wohnungen, sondern nur einige kleine, von Wallfischrippen erbaute, und mit Wallroßhaut bedeckte Zelte, welche auf einen kurzen Aufenthalt deuten. Ein tiefer, unter der Erde ausgegrabener Keller, gefüllt mit gekochtem Wallfischthran, Speck, getrocknetem Seehundsfleisch und Wallroßzähnen, bewies ebenfalls, daß sie hier blos ihren Wintervorrath sammeln. Sie gaben uns durch Zeichen zu verstehen, daß ihre eigentliche Wohnung sich hinter dem Vorgebirge in Westen befinde, wohin sie uns einluden; ein zweites Boot, welches aus der bezeichneten Gegend kam, und worauf sich zwei Weiber befanden, die wie Männer gekleidet, mit ihren tatuirten Gesichtern häßlich anzusehen waren, bestätigte diese Aussage. Wie sehr bedauerte ich, ihre Sprache nicht zu verstehen, weil ich dann gewiß viel Interessantes von diesem Volke erzählen könnte. In vielem Betracht gleichen diese Insulaner den von Cook beschriebenen Bewohnern von Norton-Sund, sie sind von mittlerer Größe, starkem Körperbau und gesundem Ansehen; ihre Kleidung, die aus Fellen besteht, ist im höchsten Grade unreinlich. Mein Alent, welcher sich mehrere Jahre auf der Halbinsel Aliaksa aufgehalten, behauptet, daß sowohl in der Sprache, als auch im Uebrigen, wenig Unterschied zwischen diesen beiden Völkern zu bemerken sey. Wir

sahen hier verschiedene europäische Geräthschaften von Eisen und Kupfer; jeder Insulaner war mit einem ellenlangen Messer bewaffnet, und geschmückt mit großen, blau und weißen Glasperlen.

So lange die Naturforscher in den Bergen umherstreiften, unterhielt ich mich mit meinen neuen Bekannten, welche mich, sobald sie erfuhren, daß ich der Befehlshaber sey, in ihre Zelte luden. Hier wurde ein schmutziges Leder auf die Diele gebreitet, worauf ich mich setzen mußte, und dann trat einer nach dem andern auf mich zu, umarmte mich, rieb seine Nase stark an der meinigen, und endigte seine Liebkosungen damit, daß er in die Hände spie, und mir damit einige Mal über das Gesicht fuhr. Ich ertrug, obzwar mir diese Freundschaftsbezeugungen gar wenig behagten, alles ruhig, und theilte, um sie von ihrer ferneren Zärtlichkeit etwas abzuhalten, Tabacksblätter aus, welche sie mit vieler Freude empfingen, aber auch gleich ihre Liebkosungen wiederholen wollten. Jetzt griff ich schnell nach Messern, Scheeren und Perlen, und indem ich einiges davon verschenkte, leitete ich glücklich einen zweiten Angriff auf mich ab. Ein beinah noch größeres Leiden aber wartete meiner, als sie jetzt, um mich auch leiblich zu erquicken, einen hölzernen Trog mit Wallfischspeck (die große Delikatesse aller nordischen, die Seeufer bewohnenden Völker) herbeischleppten, und ich griff, so ekelhaft und schädlich diese Nahrung einem europäischen Magen ist, dennoch tapfer zu. Dieses, und einige Geschenke, die ich nachher noch austheilte, drückte unserem freundschaftlichen Verhältnisse das Siegel auf. Mein Wirth, Besitzer des Zeltes, und vermuthlich auch Anführer seiner gegenwärtigen Landsleute, veranstaltete nach eingenommener Mahlzeit einen Tanz; — einer von ihnen trat hervor, machte allerlei possierliche Bewegungen mit dem ganzen Körper, ohne dabei von der Stelle zu rücken, und schnitt die furchtbarsten Grimassen; die Uebrigen sangen ein, nur aus zwei Tönen bestehendes Lied, bald laut, bald leiser dazu, und der Tact wurde auf einem kleinen Tambourin geschlagen. Nachdem ich mich auf diese Weise ein Paar Stunden mit meinen Freunden belustigt hatte, machte ich einen kleinen Gang ins Innere der Insel, mußte aber bald des Nebels wegen zurückkehren. Ich befürchtete, daß dieser überhand nehmen könnte, ehe wir das Schiff erreichten, und wir eilten daher die Insel schneller zu verlassen, als bei heiterem Wetter geschehen wäre; die Wilden schienen über unsere Abfahrt betrübt, und versprachen, uns auf dem Schiffe zu besuchen. Die Insel wird von den Bewohnern Tschibocki, und das Land in Osten, (Amerika) Kililack genannt. Der Theil, welchen wir sahen, gewährt einen höchst traurigen Anblick; er besteht aus ziemlich hohen, mit Schnee bedeckten Bergen; kein einziger Baum, nicht einmal niedriges Gesträuch schmückt die grauen Felsen, nur hin und wieder sproßt kurzes Gras zwischen dem Moos hervor, wenige Pflanzen erheben sich kümmerlich über die Erde, doch blühte auch hier manche Blume. Die Waffen der Insulaner, welche sie wohl mehr zur Jagd als zum Kriege gebrauchen, bestehen aus Bogen, Pfeilen und Lanzen; zwei der Letzteren fanden wir mit breitem, gut gearbeitem Stahl versehen; diese sowohl, als ihre übrigen europäischen Geräthschaften erhalten sie, wie wir nachher erfuhren, von den Tschuktschen. Europäer selbst scheinen sie nie gesehen zu haben, was wir aus der Verwunderung, womit sie uns betrachteten schlossen. Nichts erregte ihre Aufmerksamkeit in einem solchen Grade, als mein Fernrohr, und als ich sie vollends den Gebrauch desselben lehrte, und sie dadurch ganz entfernte Gegenstände nah vor Augen sahen, geriethen sie in die unmäßigste Freude. Um zwei Uhr Nachmittags langten wir glücklich wieder auf dem Schiffe an. Wir alle waren zufrieden, die Naturforscher mit den gesammelten Schätzen, der Maler mit den Abbildungen verschiedener Insulaner, und ich mit meiner Entdeckung. Den übrigen Theil des Tages lavirten wir bei einem schwachen SSW Winde im dichtesten Nebel hin und her, ohne Land zu sehen, obzwar wir uns in der Nähe desselben befanden. Da die

Küste hier aber sehr regelmäßig abnimmt, so kann man sich ihr, mit Hülfe des Senkbleis, bis auf 10 — 12 Faden ruhig nähern. Der Grund besteht aus feinem Sande und kleinen Steinen. Meine Absicht war, hier so lange zu verweilen, bis der Nebel sich verzog, um die Lage unseres Schiffs zu erkennen, und dann den Weg zwischen der St. Lorenz-Insel und der Küste von Asien zu nehmen.

Den 28sten Juli Abends zertheilte sich der Nebel, wir hatten einen heiteren Horizont und schönes Wetter, jedoch keine Sonne. Die Westküste der St. Lorenz-Insel, welche sich von S. t. O. nach N. t. W. erstreckt, lag nur drei Meilen von uns entfernt, und wir erkannten die Bucht, in der wir gestern gelandet. Diese liegt am südwestlichen Theil von St. Lorenz und ist besonders kenntlich an der kleinen, felsigten Insel, welche sich an ihrem westlichen Theile befindet. Ich richtete den Cours nördlich längs dem Lande, wir rückten aber nur langsam vor, da der Wind aus S W sehr schwach war. Um zehn Uhr Abends, schon in ziemlicher Dunkelheit, näherten sich uns drei Baydaren, auf jeder 8 — 10 Mann, und als ich sogleich das Schiff beilegen ließ, hatten wir bald eine Menge Gäste an Bord. Die Angst und Bewunderung, mit der sie um sich schauten, bewies deutlich, daß sie zum ersten Mal in ihrem Leben ein europäisches Schiff betraten. In dem Ersten der herauf kam, erkannte ich meinen freundlichen Wirth, der auch gleich mit offenen Armen auf mich zu eilte, seine Nase heftig an der meinigen rieb, und mir oft mit tranigter Faust übers Gesicht fuhr. Für allerlei Kleinigkeiten, die ich meinem Freunde gab, mußte ich Gegengeschenke annehmen. Ueberhaupt gab es jetzt einen lebhaften Handel; in einer halben Stunde hatten meine Matrosen über 200 Kamlaikas (eine Benennung, welche aus Kamtschatka herrührt, und eine Kleidung bezeichnet, die den Schnitt eines Hemdes hat, und künstlich aus Seehund-, Seelöwen- und Wallroß-Gedärmen zusammengenäht wird) gegen Knöpfe, und dergleichen eingetauscht. Dieses Gewand, das man über die andern Kleider zieht, schützt gegen Regen und feuchte Witterung, und ist unter diesem Himmelsstriche sehr nützlich. Ich habe die Bemerkung gemacht, daß alle Völker dieser Gegend, bei feuchter Luft, ihre Kamlaikas über die warmen Kleider zogen, und ich selbst habe die wohlthätige Folge davon unter dieser nördlichen Breite oft empfunden.

Den 29sten. Ein frischer S W Wind trennte uns gestern von unsern Insulanern; wir verfolgten während der Nacht die Westküste, und sahen heute bei Tagesanbruch die nördliche Spitze der St. Lorenz-Insel, welche um acht Uhr uns in S in der Entfernung einer Meile lag. Das Vorgebirge zeichnet sich durch einen hohen, senkrecht aus dem Meere steigenden Felsen aus; etwas südlicher erstreckt sich eine niedrige Landzunge nach W und diese hatte ein wunderliches Ansehn, durch verschiedene Jurten, *) und sehr vielen Wallfischrippen, welche die Insulaner zwischen ihren Wohnungen senkrecht in die Erde gegraben hatten. Als sie uns gewahr wurden, stießen drei Baydaren, jede mit zehn Mann vom Ufer, hörten auf zu rudern, sobald sie zehn Schritte vom Rurick entfernt waren, und sangen mit kläglichen Stimmen ein trauriges Lied; hierauf erhob sich einer aus ihrer Mitte, hielt einen kleinen schwarzen Hund empor, sprach mit Nachdruck einige Worte, zog ein Messer, womit er dem Hunde einen tödtlichen Streich versetzte, und warf denn das arme Opfer ins Meer. Nach Beendigung dieser Ceremonie, während welcher auf den andern Baydaren das tiefste Schweigen beobachtet worden war, näherten sie sich dem Schiffe, doch nur wenige wagten sich aufs Verdeck. Ich habe zwischen diesen, und unsern Freunden von gestern keinen Unterschied gefunden; sie nennen sich wie jene Tschibocko, und die gegenüber-

*) Unterirdische Wohnungen.

liegende Küste von Asien nennen sie Wemen. Nach einer Stunde trennten wir uns von der St. Lorenz-Insel, und ich richtete den Cours nach der Beeringsstraße. Zwar mußte ich, meiner Instruction zu Folge, vorher nach Norten-Sund segeln, da mir aber hierzu die Jahreszeit zu früh schien, so hoffte ich nach Untersuchung der Beeringsstraße noch zu rechter Zeit in Norten-Sund einzutreffen.

Den 30sten Juli. Sobald wir die St. Lorenz-Insel verlassen hatten, nahm das gute Wetter ein Ende, und von Neuem umhüllte uns dichter Nebel. Die Westküste der Insel haben wir trigonometrisch aufgenommen, so gut es die Umstände erlaubten; kein Punkt aber ist astronomisch bestimmt, da die Sonne uns keine Observation gestattete. Durch die anhaltend feuchte Witterung litt ein Theil der Mannschaft, ohnerachtet aller Maaßregeln die ich genommen, um dieser Krankheit vorzubeugen, an Erkältung und Husten. Zwei Mal täglich erhielten die Matrosen Thee, in dem Raume wurde, um ihn warm und trocken zu haben, ein immerwährendes Feuer unterhalten, und nie durften die Leute ihre feuchten Kleider anbehalten, sondern mußten sich umkleiden, sobald sie von der Wache abgelöst waren. Nie wird unser russischer Matrose aus eigenem Antriebe diese Vorsicht gebrauchen; er läßt unbekümmert seine Kleider am Leibe trocknen, ohne davon schädliche Folgen zu befürchten. Ich habe viel Mühe gehabt, meine Leute an diese Ordnung zu gewöhnen, sie sahen nie die Nothwendigkeit davon ein, es schien ihnen im Gegentheil, daß ich sie wie Kinder behandelte.

Um vier Uhr Morgens verschwand der Nebel; die Insel King erschien uns in einer Entfernung von acht Meilen; vier Stunden später sahen wir deutlich Cap Prince de Galles nebst den Inseln Gwozdeff, und sogar, indem hier wohl nie ein Seefahrer reineren Horizont gehabt hat, als wir, die asiatische Küste. Zum ersten Mal seit der Beerings-Insel blickte jetzt die Sonne hervor, und erlaubte uns einige Höhen für die Chronometer, deren Gang ich bei genauer Prüfung unverändert fand, zu nehmen. Die Länge der Insel King gaben sie nur wenige Minuten verschieden von Cooks Bestimmung; ihre Höhe fanden wir 586 Fuß.

Mit Hülfe eines frischen, südlichen Windes befanden wir uns schon um zwei Uhr Nachmittags zwischen Cap Prince de Galles und den Gwozdeffs-Inseln, deren es sowohl nach Cooks Karten, als nach andern nur drei gibt. Mir gewährte das helle, schöne Wetter die Freude, noch eine vierte zu entdecken, welche an Größe die andern weit übertrifft, und die ich, weil ich sie für neu hielt: Ratmanoff nannte. Dieser Mann, jetzt Capitain vom ersten Range, war auf unserer Reise mit Krusenstern Lieutenant, und ich unter seinem Commando. Sehr auffallend ist es, daß weder Cook noch Clerk diese Insel gesehen haben, da Beider Cours sie dicht vorbei führte, und ich bin auf den Gedanken gekommen, daß sie vielleicht später aus dem Meere emporgestiegen seyn möchte. Vom Cap Prince de Galles erstreckt sich eine Niederung nach W, auf welcher wir viele Jurten, und aus Wallfischknochen erbaute Gerüste, zum Trocknen der Fische sahen. Da unsere Entfernung vom Lande nur drei Meilen betrug, so unterschieden wir deutlich eine Menge Menschen, die Haufenweise da standen, um das wunderbar große Schiff zu betrachten, durchaus aber keine Anstalten machten, an Bord zu kommen. Ich benutzte daher den Wind und das helle Wetter, und setzte den Cours längs der Küste fort, welche von Cap Prince de Galles eine ONO Richtung nimmt, und aus niedrigem Lande besteht, das aber hier ein weit freundlicheres Ansehn hat, als auf der St. Lorenz-Insel. Die ganze Niederung ist mit üppigem Grün bedeckt, Bäume gibt es hier gar nicht, wohl aber niedriges Gesträuch, und nur auf den Gipfeln der Berge mitten im Lande lag etwas Schee. Sehr viele Wohnungen, welche die Küste bedecken, deuten auf starke Bevölkerung; eine Baydare, welche wir unter Segel sahen, hatte keineswegs die

Absicht, ans Schiff zu kommen, sondern nahm ihren Lauf nach Norden. Ich hielt mich dem Lande so nah, als die Tiefe, welche hier kaum fünf Faden betrug, erlaubte, und daher konnte mir eine tiefe Bucht oder Oeffnung in demselben unmöglich entgehen. Die Tiefe nimmt langsam und regelmäßig zu, und da man bei neun Faden Tiefe das niedrige Land kaum mehr erblicken kann, so ist nicht zu verwundern, daß Cook, der sich in dieser Gegend auf siebenzehn Faden Tiefe hielt, die ganze Niederung gar nicht bemerkte.

Den 31sten Juli. Nachdem wir die ganze Nacht bei hellem Wetter die Aufnahme der Küste fortgesetzt, ließ ich um drei Uhr Morgens, ein Paar Meilen vom Ufer entfernt, auf fünf Faden Tiefe, die Anker fallen. Es schien mir, als erstreckte sich hier eine Bucht tiefer ins Land, welche ich näher untersuchen wollte. Um vier Uhr verließ ich, begleitet von unsern Naturforschern, den Rurick in zwei gut bewaffneten Böten, und landete unserm Ankerplatz gegenüber, in der Nähe einiger Wohnungen, in der Hoffnung, dort mit deren Bewohnern in Berührung zu kommen. Wir gingen auf die Jurten, welche an der Küste in gerader Linie aufgebaut sind, zu, wurden aber fürs Erste nur von Hunden bewillkommt, welche nicht im Geringsten durch unsere Ankunft aus der Fassung gebracht, sich uns vielmehr freundlich anschlossen; sie schienen mir der Race nach, dieselben, welche in Kamtschatka zu Schlittenfahrten gebraucht werden. Schon hatten wir die Dächer der Jurten bestiegen, ohne auf einen Menschen zu stoßen; die frischen Spuren aber, welche überall sichtbar waren, bewiesen uns, daß sie furchtsamer wie ihre Hunde, bei unserer Annäherung geflüchtet waren. Wir untersuchten jetzt das Innere der Wohnungen, und fanden sie reinlich und bequem. Der Eingang an der SO Seite bestand aus einer drei Fuß hohen, mit Holz gestützten Oeffnung, welche noch nach Außen von beiden Seiten durch Erdwälle verlängert war; beim Hereintreten befand man sich in einem sieben Fuß hohen, eben so breiten und zehn Fuß langen Raum, dessen Wände und Decke mit Holz bekleidet waren. Zur Linken lagen in einer Grube, welche die Länge des ganzen Raumes einnahm, Stücken schwarzen Speck, einen Fuß im Quadrat, und neben diesen, Siebe mit langen Stielen, ungefähr wie unsere Fischlöffel. Zur Rechten befand sich ein 2½ Fuß tiefer, und ziemlich schmaler Kanal von sieben Fuß Länge, durch dessen Ende man kriechen mußte, um in einen Raum, der zwar sechs Fuß hoch, aber nicht breiter als der Kanal war, zu gelangen. Jetzt hatte man gerade vor sich eine bretterne Wand, und mitten in dieser eine runde Oeffnung von 1½ Fuß im Durchmesser, durch welche man in ein geräumiges Vorzimmer trat, dessen vier Seiten zehn Fuß Länge und sechs Fuß Höhe hatten; diese nahm gegen die Mitte des Zimmers zu, wo sich in der Decke ein viereckiges Loch mit einer Blase bezogen, als Fenster befand. An der, der Thüröffnung gegenüberstehenden Wand, waren, 1½ Fuß über dem Fußboden erhöht, breite Bretter zu Schlafstellen befestigt, welche nur den dritten Theil des Zimmers einnahmen, und an den Seitenwänden hatten sie kleine Leitern zum Aufstellen ihrer Geräthschaften, ganz horizontal hingestellt. Die Wände und die Decken bestanden aus schmalen Balken, deren sichtbare Seiten abgeflacht waren. Nach diesem Plan waren alle Häuser gebaut, bis auf eins, worin wahrscheinlich eine zahlreichere Familie wohnte; denn dieses hatte noch zwei kleine Seitenzimmer. Ihre Fußböden sind drei Fuß über dem Erdboden erhöht, und unter diesem gibt es noch Vorrathskammern, vielleicht auch Hundehäuser, da sie nur drei Fuß Höhe haben; Wände und Dielen sind gleichfalls von Holz, auch haben sie Fenster, aber keine Schlafbänke. Mehrere Geräthschaften und andere saubere Arbeiten der Einwohner, lagen zerstreut in ihren Wohnungen; besonders fielen mir zwei sehr niedlich von Fischbein und Wallroßknochen gearbeitete Schlitten auf, welche zugleich bewiesen, daß man hier mit Hunden zu fahren pflegt. Nachdem wir die umliegende Ge-

gend ein wenig angesehen hatten, fand es sich, daß wir auf einer Insel waren, welche ungefähr acht Meilen lang, und an der breitesten Stelle eine Meile breit war. Wir spazierten von N nach S quer über sie hin, und sahen, als wir uns am entgegengesetzten Ufer befanden, deutlich, daß das feste Land in O eine tiefe Bucht bildete, wo an drei Punkten die Vereinigung des Landes nicht zu sehen war. Ueber diese Entdeckung waren wir Alle sehr erfreut, denn ob sich hier gleich keine Durchfahrt ins Eismeer erwarten ließ, so hatten wir doch Hoffnung, tief ins Land zu dringen, und dort manche wichtige Bemerkung zu machen. Die Insel, welche gerade vor der Bucht lag, bildete mit dem festen Lande in NO und SW eine schmale Durchfahrt, und wir sahen in dem Augenblicke, wie ein großes, wahrscheinlich ledernes Boot unter schwarzen Segeln durch die SW Einfahrt in die Bay hineinlief, und in O unter dem Horizonte verschwand. Dieses Ereigniß, welches meine Freude sehr vermehrte, bestimmte mich, sogleich durch die NO Passage, welche mir breiter, als die in SW, erschien, in die Bay einzudringen; wir eilten in unsere Böte und nahmen den Weg längs der Insel nach NO. Auf die Beschreibung der hier von uns entdeckten Küsten, Inseln und Buchten lasse ich mich nicht ein, da man durch einen Blick auf die sehr genaue Karte, welche hierzu gehört, eine richtige Ansicht davon erhalten kann. Nach einer Fahrt von 1½ Stunde erreichten wir die NO Passage, welche wir 1¾ Meile breit fanden; die Tiefe in der Mitte des Fahrwassers betrug acht Faden, das Wasser war im Steigen, und der Strom lief mit einer Schnelligkeit in die Bay hinein, welche drei Meilen in einer Stunde betrug. Der Mittag war schon vorbei, und die Matrosen, von vier Uhr Morgens immerfort beschäftigt, bedurften einiger Erquickung; ich ließ also an der NO Spitze landen, dort Feuer anmachen, und nach einer halben Stunde war von dem englichen Patentfleisch eine wohlschmeckende Suppe bereitet. Dieses Fleisch ist bei Excursionen im Boot sehr zweckmäßig, da es in blechernen Dosen liegt, die man so leicht mitnehmen kann. Nachdem wir uns hinlänglich gestärkt, sahen wir zwei Kähne, von der nämlichen Beschaffenheit wie auf den Aleutischen Inseln, jeder nur mit einem Menschen, vom gegenüberliegenden Ufer, mit der größten Schnelligkeit auf uns zukommen. Sie näherten sich unserm Lagerplatze bis auf fünfzig Schritt, hörten dann auf zu rudern, beobachteten uns aufmerksam, indem sie sich ihre Bemerkungen mittheilten, und fingen endlich an, uns zu überzählen. Alle unsere Mühe, die Amerikaner durch Freundlichkeit, und Sachen, die wir ihnen zeigten, ans Ufer zu locken, war vergeblich, sie schlugen mit beiden Händen an ihre Köpfe, und fielen dann wie todt hin, wahrscheinlich um uns zu verstehen zu geben, daß sie ihres Lebens in unserer Nähe nicht sicher wären. Das Feuergewehr mußte ihnen indeß fremd seyn, da sie sich nur in der Entfernung eines Flintenschusses von uns hielten, obgleich eine Menge Flinten um uns aufgestellt waren. Die Kleidung dieser Amerikaner bestand aus Wallfischdärmen, ihr Ansehn war äußerst schmußig und ihre Gesichter hatten den Ausdruck der Grausamkeit. Nachdem sie uns lang und mit vielem Mißtrauen beobachtet hatten, warfen sie in die Gegend ihrer Wohnungen ein Paar Pfeile, vermuthlich ein verabredetes Zeichen; wir aber traten unsere Fahrt in die Bucht nach Osten zu, an. Die vielen Sandbänke, welche sich durch die Strömung gebildet, und diese selbst, erschwerten uns indeß die Untersuchung sehr, indem wir in drei Stunden nur eine Meile vordringen konnten; ich gab daher meinen Plan für dieses Jahr auf, und beschloß, im künftigen Jahre diese Untersuchung mit kleinen Baydaren, welche ich von den Aleutischen Inseln mitbringen wollte, vollständiger zu unternehmen. Für jetzt war der Zeitverlust mir gar zu wichtig, da die Navigation in der Beeringsstraße nur so kurze Zeit dauert. Die Bay erhielt den Namen Schischmareff, nach dem einzigen Offizier, welcher unter mir diente; ich will indeß noch nicht behaupten, daß diese Vertiefung eine Bay bilde, in-

dem sie vielleicht nur das Vorderland in mehrere Inseln theilt. Die schmale Insel nannte ich nach unserem verdienstvollen Vice-Admiral: Saritscheff. — Als wir auf unserem Rückwege zum Schiffe die nördliche Spitze der Insel Saritscheff doublirt hatten, erblickten wir zwei Böte, jedes mit zehn Mann, welche aus allen Kräften ruderten um uns einzuholen, und offenbar aus derselben Gegend kamen, von wo früher die zwei einzelnen Baydaren abgeschickt gewesen waren, um unsere Macht zu recognosciren. Das eine unserer Böte war voraus gerudert, auf dem zurückgebliebenen befand ich mich mit dem Lieutenant Schischmareff und vier Matrosen, und bald hatten uns die Amerikaner mit ihren leichten Böten eingeholt. Ihr wildes Geschrei und die vielen Waffen machten mir ihre Eile verdächtig, und wirklich hatten wir kaum unsere Gewehre zur Hand nehmen können, als sich schon eines ihrer Böte an unserer Seite befand, und zwei Amerikaner das unsrige wüthend anpackten. Unter durchdringendem Geschrei und fürchterlichen Grimassen, drohten sie uns mit ihren Pfeilen, während ihr zweites Boot sich aus allen Kräften bestrebte, seinen Kameraden zu Hülfe zu eilen. Meine Matrosen, bewaffnet mit geladenen Musketen, erwarteten den Befehl zu feuern, ich selbst drohte mit meiner Flinte, indem ich sie bald auf diesen, bald auf jenen anlegte; das machte aber gar keinen Eindruck, sie lachten herzlich, und erwarteten nur ihre übrigen Truppen, um einen ernstlichen Angriff auf uns zu wagen. Da uns unsere Ueberlegenheit, durch das ihnen ganz fremde Feuergewehr, vor jeder Gefahr sicherte, so ertrugen wir ruhig ihre Neckereien, und begnügten uns damit, daß wir alle die Säbel zogen; dieses blanke, durch die Tschuktschen ihnen bekannte Mordgewehr, that die erwünschte Wirkung; sie zogen sich zurück und begnügten sich, uns bis zum Nurick zu folgen. Auf unsere Einladung wagten sie sich ziemlich nah heran, betrugen sich demüthig und freundlich, kamen aber, ungeachtet aller Geschenke, die wir ihnen boten, nicht aufs Verdeck. Ihre Kleidung besteht aus kurzen Hemden von Rennthier- und Hundefellen, Einige gehen sogar halb nackt, weil ihnen eine Sommerhitze von 10° schon unerträglich ist; ihr Haar ist kurz geschnitten, und der Kopf immer unbedeckt, was ich an dieser Küste überall bemerkte; unter der Lippe tragen sie Wallroßknochen, was ihren ohnehin schon widerlichen Gesichtern ein eckelhaftes Ansehen gibt; im Ganzen haben sie einen viel wildern und grausamern Ausdruck, als die Bewohner der St. Lorenz-Inseln. Wir sahen auf der Insel Saritscheff sehr viel Treibholz, und darunter Stämme, die so dick waren, daß wir sie nicht umfassen konnten. Auf unserem Ankerplatze, der astronomisch bestimmt ist, bemerken wir, daß der Strom immerfort nach NO längs der Küste läuft, wahrscheinlich kommt also das Treibholz aus S in die Beeringsstraße hinein. Von einem guten Winde und schönem Wetter begünstigt, ließ ich jetzt die Anker lichten, und wir segelten die ganze Nacht längs der Küste in so geringer Entfernung fort, daß alles deutlich zu sehen war, und keine Krümmung des Landes uns entgehen konnte, weshalb man sich auf die Genauigkeit unserer hier verfertigten Karte verlassen kann. In der Entfernung einer Meile vom Lande, auf einem sandigen Grunde, betrug die Tiefe regelmäßig 7—8 Faden. Das Land selbst blieb sich überall gleich; es war niedrig und mit Gras bewachsen, hin und wieder sah man kleine runde Hügel, und in einer Entfernung von fünfzehn Meilen, ein hohes, doch von Schnee entblößtes Gebirge. Die Küste schien uns sehr bewohnt, da wir viele unterirdische Hütten entdeckten.

Länge nach den Chronometern 166° 24′, observirte Breite 66° 14′ von unserm Ankerplatz.

Den 1sten August. Wir bemerkten heute, daß die Küste ihre Richtung stark nach Osten nahm, das Land war fortwährend niedrig. Um elf Uhr befanden wir uns am Eingange einer breiten Oeffnung; die verfolgte Küste verlor sich, in O und in N zeigte sich uns ein hohes Gebirge. Hier legte sich plötzlich

der Wind, und wir mußten die Anker in lehmigen Boden, auf sieben Faden Tiefe fallen lassen; das nächste Land lag uns in SO vier Meilen entfernt, und der Strom lief stark dem Eingange zu.

Ich kann nicht beschreiben, welch ein seltsames Gefühl mich jetzt ergriff, bei dem Gedanken, daß ich vielleicht vor der so lange gesuchten NO Durchfahrt stand, daß das Schicksal mich auserkoren, der Entdecker derselben zu seyn. Ich fühlte mich beklemmt, und zugleich bemächtigte sich meiner eine Ungeduld, die mich nicht ruhen ließ, und die durch die vollkommene Windstille noch erhöht ward. Um wenigstens ans Land zu fahren, und, von einem Hügel aus, die Richtung des Ufers deutlich zu erkennen, ließ ich zwei Böte ausrüsten, worüber auch unsere Naturforscher sehr erfreut waren. Um zwei Uhr Nachmittags waren wir auf dem Wege; die Tiefe nahm regelmäßig ab, eine halbe Meile vom Lande fanden wir noch fünf Faden. Wir landeten ohne Schwierigkeit neben einem Hügel, den ich sogleich bestieg, und von hieraus bemerkte ich in der Straße nirgend Land; die hohen Berge in Norden bildeten entweder Inseln, oder waren eine Küste für sich; denn daß beide Küsten nicht zusammenhängen konnten, erhellte schon aus dem großen Unterschiede dieses sehr niedrigen und jenes auffallend hohen Landes. Von meinem Hügel hatte ich eine weite Aussicht in das Land, welches in einer großen Ebene fortlief, nur zuweilen unterbrochen von Morästen, kleinen Seen, und einem Fluß, der sich in allerlei Krümmungen schlängelte, und in unserer Nähe seinen Ausfluß hatte. So weit das Auge reichte, war alles grün, hin und wieder blühten Blumen, und Schnee sah man nur in weiter Ferne auf den Gipfeln der Berge, dennoch durfte man nur einen halben Fuß tief graben, um unter diesem Rasenteppich noch alles eisig und gefroren zu finden. Es war meine Absicht, die Küste auf den Böten weiter zu untersuchen, eine Menge Baydaren aber, die von Osten längs dem Ufer auf uns zu kamen, hielten mich davon ab. Bald landeten fünf derselben, jedes mit 8 — 10 Mann, welche alle mit Lanzen und Bogen bewaffnet waren, in unserer Nähe. Auf der Spitze eines jeden Boots befand sich an einer hohen Stange ein Fuchsbalg, mit dem sie uns unter lautem Geschrei zuwinkten. Meine Mannschaft mußte sich zur Vertheidigung bereit halten, und ich selbst ging mit den Herren Gelehrten den Amerikanern entgegen, welche, sobald sie uns kommen sahen, sich wie die Türken in einen großen Kreis auf die Erde setzten, wodurch sie ihre friedlichen Absichten bezeichnen wollten; zwei Anführer hatten sich von den Uebrigen abgesondert, niedergelassen. Wir traten wohlbewaffnet in den Kreis, und bemerkten, daß sie zwar die meisten Waffen in den Böten zurückgelassen, aber in den Ermeln lange Messer versteckt hielten; auf ihren Gesichtern war Mißtrauen, Neugier und Erstaunen zu lesen; sie sprachen sehr viel, wovon wir aber leider nicht ein Wort verstanden. Um ihnen meine freundschaftlichen Gesinnungen zu beweisen, ließ ich Taback austheilen; die beiden Anführer erhielten eine doppelte Portion, und Aller Freude über dieses kostbare Geschenk war sehr sichtbar; diejenigen, welche gleich zuerst Taback erhalten hatten, waren schlau genug, heimlich ihre Plätze zu verändern, in der Hoffnung noch einmal damit beschenkt zu werden. Sie schätzen den Taback sehr, und kauen ihn eben so gern, als sie ihn rauchen. Es war ein wunderlicher Anblick, diese wilde Horde im Kreise sitzen, und aus weißen steinernen, mit hölzernen Stielen versehenen Pfeifen rauchen zu sehen. Auffallend ist es, daß der Gebrauch des Tabacks schon in diese Gegend gedrungen ist, die noch kein Europäer besuchte; die Amerikaner erhalten diesen sowohl, als andere europäische Waaren aus Asien von den Tschuktschen. Den beiden Anführern schenkte ich Messer und Scheeren, und letztere, die ihnen ganz unbekannt schienen, machten ihnen besonders Freude, als sie bemerkten, daß sie sich damit das Haar beschneiden konnten; sie gingen sogleich im ganzen Kreise von Hand zu Hand, und jeder versuchte ihre Schärfe an seinen Haaren. — Diese Amerikaner sahen wahr-

scheinlich zum ersten Male in ihrem Leben Europäer, und wir betrachteten uns gegenseitig mit großer Neugier. Sie sind über mittleren Wuchs, von starkem Körperbau und gesundem Ansehen; ihre Bewegungen sind lebhaft, und sie scheinen sehr zum Scherz geneigt; ihre Gesichter, die etwas Zügelloses, aber nichts Dummes haben, sind häßlich und schmutzig, und zeichnen sich durch kleine Augen und sehr hervorstehende Backenknochen aus; auf beiden Seiten des Mundes haben sie Löcher, worin sie mit blauen Glasperlen verzierte Wallroßknochen tragen, was ihnen ein fürchterliches Ansehen gibt. Das Haar hängt lang herunter, der Scheitel aber ist kurz beschoren, und Kopf und Ohren ebenfalls mit Glasperlen geschmückt. Die Kleidung ist aus Fellen, von dem Schnitt der in Kamtschatka sogenannten Parka, nur mit dem Unterschied, daß sie dort bis auf die Füße reicht, und hier kaum die Knie bedeckt, dabei tragen sie lange Hosen und kleine Halbstiefel von Seehundsfell.

Obgleich der Thermometer um Mittag nur acht Grad Wärme zeigte, so hatten die Indianer doch jetzt ihren Sommer, und gingen größtentheils barfuß und fast unbekleidet. Sie versammelten sich Haufenweise, und da ich noch viele Baydaren aus W hinzukommen sah, so hielt ich es für rathsamer, um nicht mit fünfzehn Mann gegen einige hundert Amerikaner kämpfen zu müssen, an Bord zu gehen, wohin unsere neuen Bekannten, unter lautem Jubel über die größere Schnelligkeit ihrer Baydaren, uns begleiteten. Am Ufer bemerkten wir einen runden, aus Stein erbauten Thurm, der ungefähr 3 — 4 Faden hoch war und einen Faden im Diameter hatte, und ich bedauerte sehr, diesen nicht näher untersuchen zu können. Die Indianer wagten sich nicht aufs Verdeck, hielten sich aber nah am Schiff und verkauften uns viele Kleinigkeiten von ihrer Arbeit für Messer, Spiegel, Taback u. dgl.; Felle, deren sie verschiedene hatten, wollten sie uns nicht überlassen, da wir ihnen keine langen Messer geben konnten, für die allein ihnen schwarze Füchse feil waren. Das Handeln verstehen sie aus dem Grunde, sie dingen sehr, berathen sich immer unter einander, und können sich unendlich freuen, wenn sie Jemand betrogen zu haben glauben; einige alte Weiber aber, welche sich mit auf den Baydaren befanden, verstanden das Feilschen noch besser. Während des Handelns ward so viel gescherzt und gelacht, daß es schien, als ob wir von lustigen Südsee-Insulanern, und nicht von ernsten Nordländern umgeben wären. Ihre Waffen bestehen aus Lanzen, Bogen, Pfeilen und einem zwei Fuß langen Messer in einer Scheide; diese militairische Ausrüstung, die sie nie ablegen, beweist, daß sie mit andern Völkern in unaufhörlichen Kriegen stehen. Ihre, sehr gut aus Eisen gearbeiteten Lanzen, gleichen denen, welche von den Russen an di Tschuktschen verhandelt werden; auch die Glasperlen, mit denen sie sich schmükken, sind von derselben Gattung, wie man sie in Asien trägt; woraus erhellt, daß sie mit diesen in Handelsverbindungen seyn müssen.

Um sieben Uhr erhob sich ein leichter Wind aus S den ich sogleich benutzte, die Anker lichten ließ und meinen Lauf der Straße zu nahm. Die Amerikaner, welche uns auf ihren Baydaren folgten, zeigten auf ihre Felle, indem sie uns durch Zeichen zu verstehen gaben, daß wir dort, wo wir jetzt hingingen, viele dergleichen finden würden; dabei wiederholte einer von ihnen sehr oft die Worte: Janni-ö-ö! und zeigte bald auf das Schiff, und bald auf die Einfahrt. Die Breite unseres Ankerplatzes betrug nach der Schiffsberechnung 66° 42′ 30″, Länge nach den Chronometern 164° 12′ 50″. Während wir vor Anker lagen, lief der Strom immerfort nach NO 1 ¾ Meile die Stunde. Mit Untergang der Sonne verließen uns die Amerikaner, und wir segelten die Nacht in östlicher Richtung, indem die zunehmende Tiefe unsere Hoffnungen erhöhte. Die ganze Nacht war ich nicht vom Verdeck gewichen, und erwartete den Morgen mit Ungeduld.

Den 2ten August. Bei Tagesanbruch war unsere Erwartung aufs höchste gespannt; ich schickte einen Matrosen auf den Mast, und dieser kündigte uns in O noch immer freie See an. Im Norden sahen wir ein hohes Land, das seine Richtung nach Osten nahm, und eine Fortsetzung desselben war, welches uns gestern vom Ankerplatze in N lag.

Da jetzt auch im S ein niedriges Land, welches ebenfalls seine Richtung nach O nahm, entdeckt ward, so durften wir nicht mehr zweifeln, daß wir uns wirklich in einem breiten Kanal befanden, worüber unsere Freude unbeschreiblich war, um so mehr, da wir in Osten noch immer reine See vor uns sahen. Wir waren gezwungen, zu laviren, als der Wind sich jetzt nach SO wandte. Das Wetter war schön, die Breite am Mittag betrug 66° 35′ 18″, die Länge 162° 19′. Um fünf Uhr Abends erblickten wir schon an mehreren Punkten Land, und unsere Hoffnung beruhte nur noch auf eine offene Stelle zwischen hohen Gebirgen.

Den 3ten. Während der Nacht erreichten wir diese Stelle, mußten aber, des trüben Wetters wegen, die Anker über lehmigten Grund, auf acht Faden Tiefe fallen lassen. Als es sich am Mittag aufklärte, fanden wir uns vor einer fünf Meilen breiten Oeffnung, deren Ufer aus hohem felsigtem Lande bestanden. Noch immer gaben wir die Hoffnung, doch vielleicht eine Passage ins Eismeer zu entdecken, nicht auf, besonders da die Straße bis an den reinen Horizont fortzulaufen schien. Ebbe und Fluth wechselten regelmäßig, und der Strom lief stärker heraus als hinein. Die Anker wurden gelichtet, wir segelten der Straße zu, und als wir die Enge passirt waren, ließ ich sie wieder auf sieben Faden Tiefe fallen. Ich fand den Ankerplatz über lehmigten Grund außerordentlich sicher. Die Leser finden ihn auf der hierzu gehörigen Karte genau angezeigt. Das Land, welches uns im Hineinsegeln rechts lag, war eine Insel, von sieben Meilen im Umfange. Im Norden lag zwar offenes Meer, vor uns, aber meine Hoffnung, weit dahin vorzudringen, verringerte sich, als das zum Sondiren ausgeschickte Boot, nirgend über 5 — 6 Faden Tiefe fand. Ich beschloß heute meine Mannschaft ausruhen zu lassen, um morgen mit frischen Kräften eine Untersuchung der Straße oder Bucht zu unternehmen; und während dazu die Anstalten getroffen wurden, machten wir eine Spazierfahrt nach der Insel, die ich nach unserm Naturforscher, Chamisso benannte. Ich versäumte nicht, meine Chronometer, künstlichen Horizont und Azimut-Kompaß dahin mitzunehmen; was die Abweichung der Magnetnadel betrifft, erhielten wir falsche Resultate. Am östlichen Theil der Insel erstreckte sich eine niedrige Landzunge, auf welcher wir die Abweichung 1° östlich fanden, die gegenseitigen Peilungen welche von der Spitze der Insel nach dem Schiffe, und von dort nach der Insel genommen wurden, gaben die Abweichung auf der Spitze derselben 20° westlich; die Abweichung auf dem Schiffe durch wiederholte Observationen gab 31° 9′ östlich, da diese mit derjenigen übereintrifft, welche wir außerhalb der Bay beobachtet hatten, so kann man sie als die richtigste annehmen. Ohne Zweifel enthält die Insel Chamisso viel Eisen, und das ist die Ursache unserer falschen Resultate. Wir hatten von der Spitze der beträchtlich hohen Insel eine weite Aussicht; das Land in S schien sich überall zu vereinigen, in N sah man nichts als offene See, in O ist die Insel Chamisso vom festen Lande durch einen Kanal getrennt, der an der engsten Stelle fünf Meilen breit ist. Das uns umgebende Land war felsig und hoch, Schnee sah man nirgend, die Höhen waren mit Moos bedeckt, und an den Ufern wuchs üppiges Gras. Von der nämlichen Beschaffenheit war die Insel Chamisso, wo wir jetzt ein grünes Plätzchen erwählt hatten, um unsern Thee darauf zu trinken. Ich gestehe gern, daß ich mich selten heiterer gefühlt habe, als auf diesem Platze, wozu der Gedanke: du bist der erste Europäer, der dieses Land betritt, wohl viel beigetragen haben mag.

Das Wetter war bei einer Wärme von 12° (eine Höhe, die der Thermometer außerhalb des Sundes nie erreichte) ungemein schön. Wir fanden auf unserer Landzunge unter der Erde, mehrere mit Blättern ausgelegte und mit Seehundsfleisch gefüllte Vorrathskammern; wahrscheinlich also haben die Amerikaner bei ihren Jagdpartieen hier ihre Station, und um die Gegend zu bezeichnen, haben sie eine kleine Piramide schlecht von Stein aufgebaut. Die Insel, welche nur Einen Landungsplatz hat, steigt beinahe perpendiculär aus dem Wasser empor; die Felsen rund umher und die Inseln an der westlichen Seite sind von unzähligen Seepapageyen bewohnt, und die vielen Eierschaalen, die wir auf unsern Spaziergängen sahen, deuten auf Füchse, welche die Nester zerstören. Hasen und Rebhüner gab es hier in Menge, und vorüberziehende Kraniche ruheten auf dieser Insel aus. Auf Stellen, die vor dem N Winde geschützt sind, wachsen einige 2—3 Fuß hohe Weiden, die einzigen Bäume, welche wir überhaupt in der Beeringsstraße sahen. Als wir aufs Schiff fuhren, bemerkten wir noch einige Seehunde, die sich an der westlichen Seite der Insel auf großen Steinen gelagert hatten.

Den 4ten August um sechs Uhr Morgens verließ ich in Gesellschaft der Herren Gelehrten und des Lieutenants Schischmareff den Rurick auf zwei Böten, versehen mit Waffen und Lebensmitteln auf einige Tage; vorher nahm ich einige Höhen für die Chronometer, und fand die Länge unseres Ankerplatzes 161° 42′ 20″, die Breite, nach mehreren Observationen 66° 13′ 25″. — Das Wetter war schön, es wehte ein schwacher S Wind, wir spannten alle Segel auf, doublirten das uns in NW liegende Vorgebirge, und richteten dann, indem wir uns dem Lande nahe hielten, unsern Lauf nördlich längs der Küste. Wir fanden fünfzig Faden vom Lande 2½ — 3 Faden Tiefe auf sehr gutem Boden. Gewiß können hier so sicher wie im besten Hafen Schiffe vor Anker liegen und Reparaturen vornehmen, besonders da die Tiefe es an mehreren Stellen erlaubt, ganz in der Nähe des Landes zu liegen. Bis zum Mittag hatten wir vierzehn Meilen zurückgelegt, und ich ließ landen, um die Mittagshöhe zu nehmen. Das Land war hoch und felsig, und vom Gipfel eines kleinen Berges den wir bestiegen, machten wir die Entdeckung, daß wir uns auf einer schmalen Landzunge befanden, und daß das Land in N sich mit dem in O zu vereinigen schien; eine höchst traurige Ueberraschung für uns! Indeß blieb uns noch immer ein Fünkchen Hoffnung übrig, da die gänzliche Vereinigung nicht sichtbar war. — Nachdem wir hier gehörig Winkel und Peilung zur Aufnahme der Küste genommen, richteten wir den Lauf östlich, der gegenüberliegenden zu; in der Mitte des Fahrwassers hatten wir 5—6 Faden Tiefe, diese aber nahm, als wir dem Lande näher kamen, so stark ab, daß ich, aus Furcht auf den Grund zu gerathen, nach N lenkte, gerade dem Lande zu, das wir am Mittag vom Gipfel des Berges gesehen hatten, und als wir uns diesem bis auf hundert Faden genähert, blieb uns wieder nur ein Faden Tiefe. Es war schon spät, meine Leute waren sehr ermüdet, ich ließ also die Barkasse hier ankern, und wir fuhren mit der Baydare *) ans Land; da indeß auch selbst diese nicht ganz nahe heran konnte, so mußten wir noch zwanzig Faden durchs Wasser waten. Hier wurden gleich Anstalten zum Nachtlager gemacht, und aus dem englischen Patentfleische eine Suppe gekocht, welche uns herrlich schmeckte, und bei dem kühlen Abend auch sehr wohl that. Die Insel Chamisso lag uns im S achtzehn Meilen entfernt; überall, ausgenommen in O wo noch eine Strecke offen schien, sahen wir Land, und ich mußte meine schöne Hoffnung,

*) Ein großes offenes, ganz flaches, von Seelöwenhäuten verfertigtes Boot. Auf dem Lande selbst gebrauchen es die Kamtschadalen und alle Nordamerikaner, wie Zelte, was ich auf meinen Excursionen oft nachgemacht, und gut gefunden habe. Diese Baydare hatte ich in Kamtschatka machen lassen, in der Absicht, sie in der Beeringsstraße zu brauchen.

eine Durchfahrt zu finden, leider! aufgeben. Ich glaubte jetzt, da das Wasser in der Bay gar nicht salzig war, wenigstens noch einen breiten Fluß zu finden, auf den wir tief ins Land dringen könnten. Das Land befriedigte uns wenig; es erhebt sich am Ufer gleich zu einer Höhe von 120 Fuß, und läuft dann, so weit das Auge reicht, in einer moosbedeckten Ebene fort; nur am Abhange des Ufers wächst etwas Gras. In der Nacht hatten wir Sturm und Regen, waren aber vor beiden durch unsere Baybare geschützt.

Den 5ten August. Das Wetter war schlecht, ich verschob die Untersuchung nach Osten auf einen günstigeren Tag, und wir kehrten zurück aufs Schiff.

Den 6ten. Heute untersuchte ich die Passage in O von der Insel Chamisso, und fand nicht über fünf Faden Tiefe im Fahrwasser.

Den 7ten um acht Uhr verließen wir bei einem frischen SO Winde den Rurick, um den östlichen Theil der Bucht zu untersuchen. Am Mittag waren wir schon so weit vorgedrungen, daß wir deutlich sahen, wie das Land sich überall vereinigte; noch eine gute Meile davon entfernt, hatte die Tiefe schon bis auf fünf Fuß abgenommen, und auch die Hoffnung, einen Fluß zu entdecken, verschwand. Glücklicherweise fanden wir noch eine zum Landen bequeme Stelle, indem der Strom eine kleine Landzunge gebildet, wo es tief genug war, um mit der Barkasse heran zu kommen, und ich beschloß, die Nacht hier zu bleiben. In der Nähe unseres Landungsplatzes befanden sich zwei kleine Hütten, einige Fuß erhöht, jede auf vier Säulen ruhend, und bedeckt mit einer Wallroßhaut. Diese Hütten schienen nicht sowohl zu immerwährenden Wohnungen, als zu Magazinen für Instrumente und Jagdgeräthschaften bestimmt zu seyn; wir fanden hier ganz allerliebst gearbeitete Waffen; ich nahm einige Pfeile, und legte an ihre Stelle mehrere Messer und ein Beil hin, auf dessen Stiel der Name: Rurick und die Jahrszahl eingeschnitten war. Vermuthlich besuchen die Amerikaner diesen Ort zur Jagdzeit. Sie mögen auch wohl Renuthiere halten; denn wir sahen viele Hörner dieser nützlichen Thiere am Ufer liegen. Das Land erhebt sich vom Ufer wenig, erreicht aber eine beträchtliche Höhe, und ist nur unten mit üppigem Grase, oben aber mit Moos bedeckt.

Den 8ten. Wir hatten eine unangenehme Nacht unter Sturm und Regen überstanden, und als auch der Morgen uns kein besseres Wetter versprach, so beschloß ich, an Bord zu segeln; kaum aber hatten wir die Hälfte des Weges zurückgelegt, so überfiel uns ein heftiger Sturm aus SO, die Barkasse zog viel Wasser, und wir waren gezwungen, unsern eben verlassenen Landungsplatz wieder zu suchen. Ganz durchnäßt, ließ ich von Treibholz, welches wir hier, wie überall in Menge fanden, Feuer anmachen; wir trockneten unsere Kleider, und bereiteten uns eine erquickende Suppe. Es scheint, als hätte uns das Schicksal diesen Sturm gesandt, um hier noch eine recht merkwürdige Entdeckung zu machen, die wir dem Doctor Eschscholz verdanken. Wir waren nämlich bei unserm Aufenthalte viel umhergestiegen, ohne zu bemerken, daß wir auf lauter Eisbergen herumgingen. Der Doctor fand jetzt auf einer etwas weiteren Tour, einen Theil des Ufers herabgestürzt, und sah mit Erstaunen, daß das Innere des Berges aus reinem Eise bestand. Auf diese Nachricht gingen wir alle, versehen mit Schaufeln und Brechstangen, um das Wunder näher zu untersuchen, und gelangten bald an eine Stelle, wo das Ufer sich fast perpendicular aus dem Meere zu einer Höhe von hundert Fuß erhebt, und dann immer höher werdend, weit fortläuft. Wir sahen hier die reinsten Eismassen von hundert Fuß Höhe, welche unter einer Decke von Moos und Gras bestehen, und nur durch eine furchtbare Revolution hervorgebracht seyn konnten. Die Stelle, welche durch irgend einen Zufall eingestürzt, jetzt der Sonne

ay gar nicht sal-
gen könnten. Das
und läuft dann,
rs wächst etwas
sere Baydare ge-

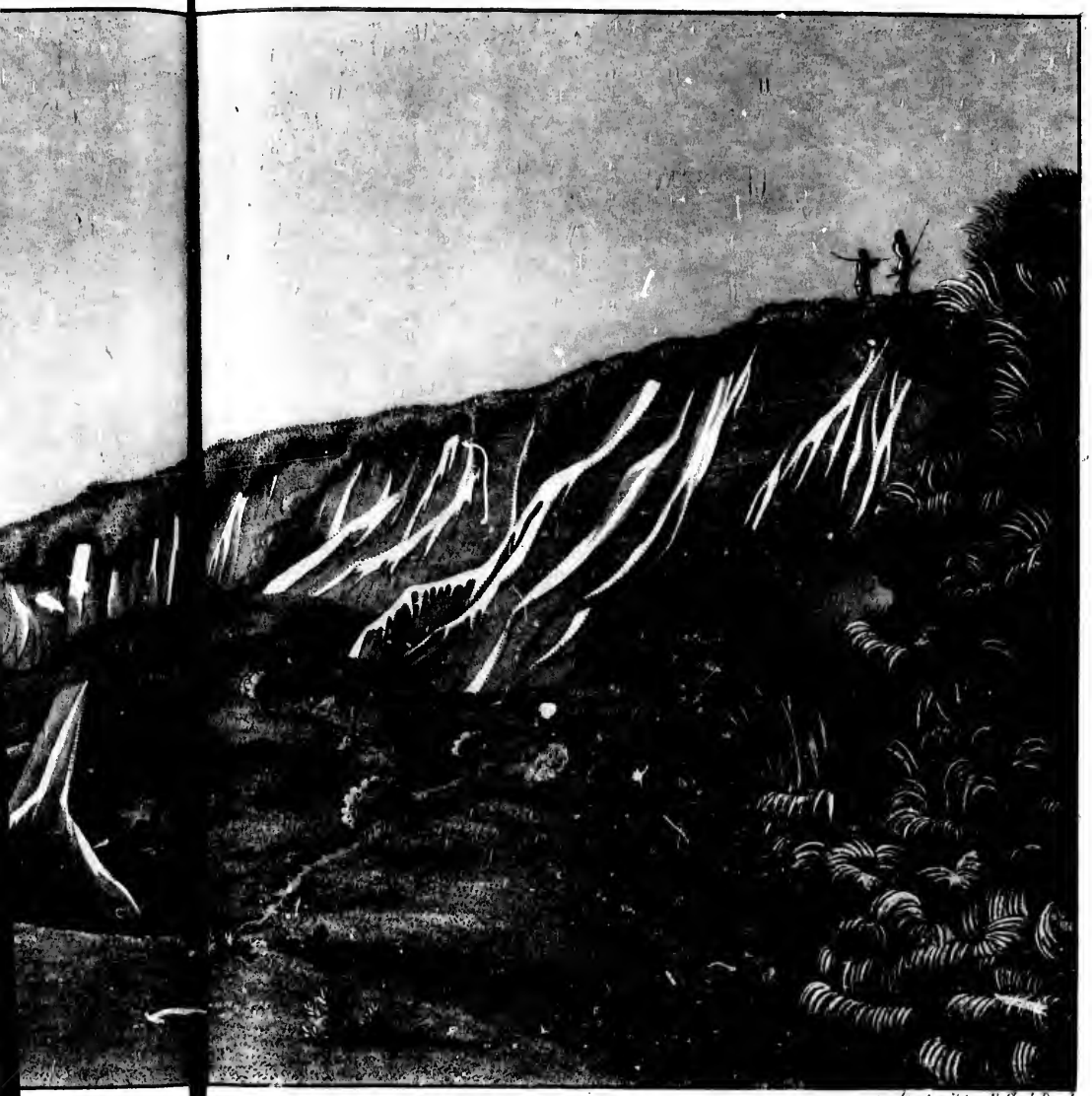
Osten auf einen

fand nicht über

um den östlichen
daß wir deutlich
tte die Tiefe schon
schwand. Glück-
kleine Landzunge
chloß, die Nacht
tten, einige Fuß
ten schienen nicht
ogeräthschaften be-
pfeile, und legte
und die Jahrs-
. Sie mögen auch
fer liegen. Das
unten mit üppi-

anden, und als
eln; kaum aber
SO, die Bar-
atz wieder zu su-
ge fanden, Feuer
Es scheint, als
ntdeckung zu ma-
fenthalte viel um-
Doctor fand jetzt
taunen, daß das
sehen mit Schau-
eine Stelle, wo
, und dann im-
bert Fuß Höhe,
Revolution her-
jetzt der Sonne

Im Eisberge des Hotzel



in Aquat. gravit. P. Sherl Direxit

Voyage aux Kotzebue Sound

un
Be
Sc
Gr
ten
üpp
hier
und
an
die
ein

erfu
ri c
ben
Die
kung
wer
terfu
man
Wa
und
schie
mäß
ken

trüb
und
lieg
Küs
falle
den
hoh

such
Hu
mac
dies
oba
den

und der Luft Preis gegeben ist, schmilzt, und es fließt viel Wasser ins Meer. Ein unbestreitbarer Beweis, daß es Ureis war, was wir sahen, sind die vielen Mammthknochen und Zähne, die durchs Schmelzen zum Vorschein kamen, und worunter ich selbst einen sehr schönen Zahn fand. Ueber den Grund eines starken Geruchs, der dem gebrannten Horne ähnlich und uns in dieser Gegend auffiel, konnten wir keine Aufklärung finden. Die Decke dieser Berge, auf welcher bis zu einer gewissen Höhe das üppigste Gras wächst, ist nur ¼ Fuß dick, und besteht aus einer Mischung von Lehm, Sand und Erde; hierunter schmilzt das Eis allmälig weg, die Decke wird herabgerissen, und grünt unten lustig fort; und so kann man voraussehen, daß nach einer langen Reihe von Jahren, der Berg verschwunden, und an seiner Stelle ein grünes Thal sich gebildet haben wird. Nach einer guten Observation fanden wir die Breite der Erdzunge 66° 15′ 36″ N, auch hier erhielten wir für die Abweichung der Magnetnadel ein falsches Resultat — 13° westlich.

Den 9ten August. Wir verließen Morgens um sechs Uhr bei schönem Wetter diesen Ort, und ich erfuhr bei meiner Ankunft am Schiff, daß sich während unserer Abwesenheit zwei Baydaren dem Rurick genähert, sogleich aber durch einen Flintenschuß wieder verscheucht waren, da ich den Befehl gegeben hatte, der zurückgebliebenen geringer Mannschaft wegen, keine Amerikaner in die Nähe zu lassen. Die Bay nannte ich nach unserm Arzt, Eschscholz, da er es war, der dort die merkwürdige Entdekkung gemacht. Sie scheint unbewohnt, und nur zu gewissen Jahreszeiten, der Jagd wegen, besucht zu werden. Ich zweifle nicht, daß sich zwischen den hohen Gebirgen ein Fluß befinde, was aber zu untersuchen, die Untiefe nicht erlaubte. Im Hintergrunde des östlichen Theils der Eschscholz-Bay, sieht man ein hohes Gebirge sich erheben. Die Ebbe dauert hier nur sieben und die Fluth fünf Stunden; das Wasser hebt sich beim Vollmonde bis auf sechs Fuß, hat um sechs Uhr Nachmittags den höchsten Stand, und der Strom läuft während der Ebbe 1 ¾, und während der Fluth 1 ¾ Meile die Stunde, eine Verschiedenheit, die wahrscheinlich durchs schmelzende Eis bewirkt wird. Ebbe und Fluth wechseln regelmäßig, der Strom läuft stärker heraus als hinein, und beträgt bisweilen zwei Knoten. Bei dem starken Sturm aus SO am achten August stand der Barometer auf 30. 00 Zoll.

Den 10ten. Meine Absicht, die Bay mit Tagesanbruch zu verlassen, ward durch Regen, und so trübem Horizonte, daß kein Land zu sehen war, vereitelt. Um vier Uhr Nachmittags ward es heiterer, und wir verließen die Eschscholz-Bay mit frischem SSO Winde. Ich wünschte jetzt, das uns in S liegende Land zu untersuchen, richtete daher den Lauf dort hin, und ließ, theils um keine Biegung der Küste zu verfehlen, theils um Morgens die Aufnahme derselben fortzusetzen, als es dunkelte, die Anker fallen. Das Land in S lag uns in einer Entfernung von sieben Meilen, die Tiefe betrug sieben Faden über lehmigen Boden; die Insel Chamisso lag uns NO 41° 18 ½′ Meile entfernt. Ein auffallend hoher Berg, dessen Gipfel die Form einer Mütze hatte lag uns NO 82°.

Eine Baydare mit acht Menschen, worunter wir einen schon früher gesehen zu haben glaubten, besuchte uns; die Amerikaner behandelten uns aber sehr geringschätzig, indem sie uns nur kleine Fetzen von Hunde- und Rattenfellen zum Tausch boten; als sie bemerkten daß wir uns über ihre Waaren lustig machten, lachten sie selbst herzlich mit, besprachen sich viel unter einander, und riethen uns endlich, diese Läppchen in den Nasen und Ohren anzubringen. Auch diese wagten sich nicht an Bord, sondern beobachteten, immer zur Flucht bereit, jede unserer Bewegungen, und verließen uns sehr vergnügt, nachdem ich ihnen einige Messer geschenkt hatte.

Den 11ten August. Um vier Uhr Morgens gingen wir bei heiterem Wetter unter Segel. Ich richtete den Lauf längs der Küste WSW, denn die Untersuchung nach O hielt ich für überflüssig, da ich von der Spitze der Insel Chamisso, deutlich die Vereinigung des Landes gesehen hatte. Wir näherten uns bald einem Vorgebirge, das mir den Eingang in eine Bay zu bilden schien; da ich aber beim Umschiffen meinen Irrthum einsah, nannte ich es: Cap Betrug. Dieses Vorgebirge, welches aus einem hohen, runden, senkrecht aus dem Meere steigenden Felsen besteht, ist sehr bemerkbar. An seinem Ufer waren eine Menge Baydaren, wovon sich uns einige näherten, um Kleinigkeiten zu erhandeln; und aus der Fertigkeit der Amerikaner im Betrügen, sah ich, daß ich doppelte Ursache hatte, es Cap Betrug zu nennen. Diesmal waren ein Paar junge Mädchen dabei, die mit blauen Glasperlen in den Ohren, nicht übel aussahen, obzwar ihre Kleidung wenig von der männlichen unterschieden war, und sie dicke Ringe von Eisen oder Kupfer um die Arme trugen; ihr langes Haar war in Flechten um den Kopf gebunden. Sobald wir Cap Betrug umschifft hatten, ward das Land niedrig, und verlor sich in S; in weiter Ferne erschienen uns dort hohe Berge, und ich richtete, in der Hoffnung vielleicht einen beträchtlichen Fluß zu finden, meinen Lauf dahin; mußte aber, weil die Tiefe merklich abnahm, um zwei Uhr Nachmittags die Anker auf fünf Faden fallen lassen. In W in einer Entfernung von sechs Meilen, lag ein niedriges Land, welches seine Richtung nach N und alsdann nach NO nahm; in SO sah man das hohe Land, das in der Gegend von Cap Betrug liegt, und von da sich nach W erstreckt, wo es ganz niedrig ward; in SW war nichts als offene See. Ich muß hier zweier Berge erwähnen, die uns bei unserer Aufnahme als feste Punkte dienten, da sie, höher als die übrigen, immer hervorragten. Der eine lag uns jetzt SO 14° und ist unverkennbar durch seinen Gipfel, welcher die Gestalt von zwei Eselsohren hat, woher er auch den Namen: die Eselsohren, erhielt, der zweite, dessen Gipfel einen beträchtlichen Umfang einnimmt, lag uns SW 47°; er läuft in horizontaler Richtung fort, und man glaubt auf ihm die Ruinen eines zerstörten Schlosses zu sehen, wovon nur einige Thürme übrig sind; diese aber erkannte ich später für steinerne Säulen, denen gleich, die Saritscheff an der Küste des Eismeers gefunden. Diesen Berg nannte ich: den Teufelsberg. — Da mir bei dem schönen Wetter jeder Augenblick kostbar war, so ließ ich sogleich zwei Böte ausrüsten, und trat mit meiner ganzen Gesellschaft die Fahrt in eine Gegend an, wo eine Meeresöffnung zu seyn schien. Freilich war es für heute zu spät, um etwas zu untersuchen, das aber sollte, nachdem wir am Lande übernachtet, mit Tagesanbruch vor sich gehen; kaum aber hatten wir uns 200 Faden vom Schiffe entfernt, so überfiel uns ein dichter Nebel, der uns zum Rückzuge zwang. Wir beobachteten den Strom, der mit einer Schnelligkeit, welche 1 ¾ Knoten betrug, sieben Stunden aus der Oeffnung, und vier Stunden wieder hinein lief.

Den 12ten Morgens um vier Uhr, unternahmen wir bei schönem Wetter die Fahrt zu der Oeffnung zum zweiten Male, mußten aber, da die Tiefe stark abnahm, einen andern Weg einschlagen, der uns einem Lande zuführte das sechs Meilen von unserm Schiffe entfernt in W lag. Wir landeten in der Nähe eines kleinen Flusses, der seinen Ursprung aus der See zu haben schien; und fanden das Land, obzwar es ziemlich hoch lag, sumpfig. Hier theilte sich unsere Gesellschaft: ich verfolgte mit dem Lieutenant Schischmareff die Küste nach S zu, um vielleicht bis an die Oeffnung vorzudringen; die Herren Naturforscher schlugen den Weg ins Land ein, um zu botanisiren, und die zurückbleibenden Matrosen sollten unterdeß eine Mahlzeit zubereiten. Nach einem Marsch von ungefähr vier Meilen, erreichten wir ein Cap, wo das Land seine Richtung plötzlich von S nach W nahm, und beträchtlich höher

ward; von einem Hügel sah ich in W einen breiten Arm, der sich aus dem Meere ins Land ergoß, sich dort in vielen Krümmungen zwischen den Bergen schlängelte, und mir Hoffnung machte, ihn in Böten befahren und tief ins Land dringen zu können. Wir bemerkten zugleich, daß die Tiefe, welche in der Mitte des Arms noch zuzunehmen schien, schon am Ufer für unsere Böte hinlänglich war; seine Breite war zwischen 1 und 1½ Meile, der Strom wechselte regelmäßig, und lief an manchen Stellen wenigstens zwei Knoten. Jetzt entdeckten wir in einer Entfernung von 300 Schritten eine Hütte, aus welcher zwei Amerikaner, der Eine bejahrt, der Andere ein Knabe von 16 Jahren, beide mit Bogen, Pfeilen und Lanzen bewaffnet, uns entgegen kamen. Nachdem sie von ihrer Hütte aus, die Hälfte des Weges gegen uns zurückgelegt, bestiegen sie einen Hügel, wo sie eine feste Position nahmen, darauf spannten sie ihre Bogen und richteten die Pfeile auf uns, indem der Alte uns mit brüllender Stimme etwas zurief. Da wir noch drei Matrosen bei uns hatten, und diese überlegene Macht sie vielleicht erschreckte, so befahl ich den Uebrigen zurückzubleiben, legte meine Waffen ab, und ging dem Helden allein entgegen; kaum sahen sie mich waffenlos, als sie auch die ihrigen von sich warfen. Wir umarmten uns herzlich, brachten unsere Nasen mehrere Male in eine starke Berührung, und ich legte meine freundschaftliche Gesinnung durch Messer und Spiegel, welche ich ihnen schenkte, klar an den Tag. Dennoch konnten sie sich einer geheimen Furcht nicht erwehren, und als ich vollends meine Leute herbeirief, stieg ihr Mißtrauen aufs Höchste; sie richteten sogleich ihre Bogen auf meine Begleiter, und brüllten wie vorhin. Ich schickte jetzt die Matrosen zurück, und gab dem Lieutenant Schischmareff einen Wink, unbewaffnet zu mir zu kommen; dieser wurde sofort empfangen, wie ich, und sie nöthigten uns in ihre Wohnung. Wir traten in ein kleines Zelt von Wallroßhäuten, in der Form eines Conus verfertigt, wo das Weib mit zwei Kindern in der Ecke saß. An der Seite des Lagers befanden sich zwei Böte, ein ganz kleines, wie die auf den Aleuten, und ein großes für zehn Menschen, welches dazu diente, das Zelt sammt der ganzen Wirthschaft, von einem Ort zum andern zu transportiren. Daß sie sich mit der Jagd beschäftigen, bewiesen mir verschiedene Felle, die dort in Menge lagen. Der 16jährige Knabe, ein Sohn des Hauses, mit einem angenehmen, lebhaften Gesichte, das viel Neugier ausdrückte, war besonders aufmerksam, als er bemerkte, daß wir ihre Benennungen verschiedener Gegenstände aufschrieben; er machte sich ein Vergnügen daraus, uns allerlei Dinge zu nennen, und sah emsig zu, wenn wir die Worte aufs Papier brachten. Die Frau des Amerikaners schien für nichts Sinn zu haben, als für meine blanken Knöpfe, welche sie heimlich abzudrehen suchte, und als das nicht gelang, ihre Kinder abschickte, die ganz in Felle gehüllt, wie zwei junge Bären an mir herumkrochen, indem sie versuchten, sie mir abzubeißen. Um meine Knöpfe zu retten, schenkte ich ihr einen Spiegel; aber das gab argen Streit, denn die ganze Familie wollte zugleich hinein sehen, und dazu war er offenbar zu klein; ich legte mich endlich ins Mittel; einer nach dem andern mußte sein Gesicht beschauen, und jeder suchte den Fremdling hinter dem Spiegel, weil er sich selbst nicht erkannte. Der Wirth breitete jetzt außerhalb des Zeltes ein Wallroßfell aus, worauf er uns zu sitzen nöthigte, schenkte dann jedem von uns ein Marderfell, und empfing Gegengeschenke, worunter der Taback ihm besonders lieb war. Das Weib war, wie wir früher schon andere gesehen hatten, mit kupfernen und eisernen Ringen um den Armen, und Glasperlen im Haar geschmückt. Ich gab mir viele Mühe, meinem Amerikaner begreiflich zu machen, daß ich zu wissen wünschte, wie weit sich dieser Arm wohl erstrecke. Endlich verstand er mich, und machte mir seine Antwort durch folgende Pantomimen begreiflich: er setzte sich auf die Erde, und ruderte eifrig mit den Armen; dieses Geschäft unterbrach er neun Mal, indem er eben so oft die Augen schloß

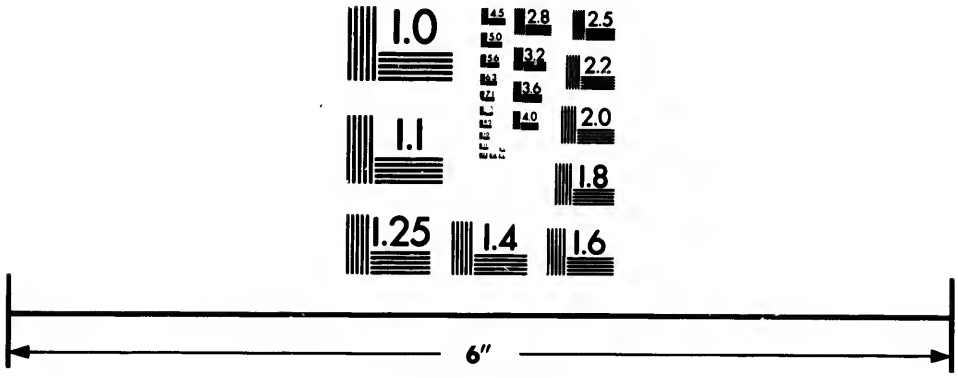
und den Kopf in die Hand legte. Ich erfuhr also, daß ich neun Tage brauchen würde, um auf diesem Arm ins offene Meer zu gelangen; schenkte ihm in der Freude meines Herzens noch einige Messer, und wir eilten zu unsern Böten, begleitet von Vater und Sohn, welche auf meinen Vorschlag beide mitgingen. Der Alte war von mittlerem Wuchse, starkem Körperbau und gesundem Ansehen; die hervorstehenden Backenknochen und sehr kleine Augen, hatte er mit allen hiesigen Einwohnern gemein, so wie die beiden mit Wallroßknochen gezierten unter der Unterlippe befindlichen Löcher; diese gewähren besonders einen widerwärtigen Anblick, wenn die Knochen herausgenommen werden, weil dann der Speichel immerfort über das Kinn herabfließt. Beide begleiteten uns in leichten Fellhemden, geschornen, unbedeckten Köpfen, und barfuß; der Vater mogte 40 Jahr alt seyn. — Wir unterhielten uns auf dem Wege lebhaft, und sammelten viele Worte ihrer Sprache, welche Aehnliches mit denen haben, die Cook in Norten-Sund gesammelt. Auf meine Frage, wo er die blauen Glasperlen, ein abgenutztes Messer, und dergleichen europäische Waaren herhabe, zeigte er auf den Eingang des Sundes, wo auf Böten Menschen zu ihnen kommen, die Perlen, Taback, auch Holz zu ihren Bogen und Pfeilen gegen Felle und fertige Kleidungsstücke vertauschen. Ihre Art zu handeln, wußte er mir sehr anschaulich zu machen: der Fremde nämlich legt zuerst einige Waaren ans Ufer und entfernt sich, der Amerikaner kommt, besieht die Sachen, legt dann so viele Felle daneben, als er ungefähr dafür geben will, und geht auch zurück; hierauf nähert sich wieder der Fremde, untersucht, was man ihm geboten, und nimmt, wenn er zufrieden ist, die Felle mit, indem seine Waare da bleibt, oder läßt, im entgegengesetzten Falle, alles liegen, entfernt sich noch einmal, und erwartet eine Zulage des Käufers. Auf diese Art scheint mir der ganze Handel stumm und wortlos fortzugehen, und es ist keinem Zweifel unterworfen, daß die Tschuktschen hier die Felle für den russischen Handel eintauschen. Meine drei Matrosen stießen jetzt zu uns, zum großen Schreck der Amerikaner, welche gleich davon laufen wollten, ihr freundliches Benehmen aber beruhigte sie bald so sehr, daß wir Arm in Arm, unter Lachen und Scherzen, weiter wanderten; diese Stimmung schien mir indeß von Seiten der Wilden etwas erzwungen. Unsere Unterhaltung ward durch die Erscheinung eines Thieres unterbrochen, das in vieler Hinsicht den Eichhörnchen gleicht, aber viel größer ist, und in der Erde lebt. In Sibirien heißt es Gewraschka; die Amerikaner, welche aus den Fellen dieser Thiere, die man hier häufig findet, ihre recht hübschen Sommerkleider verfertigen, nannten es Tschikschi. Wir suchten es für unsere Naturaliensammlung einzufangen, was uns aber ohne die Hülfe unserer Freunde, die im Laufen sehr geübt waren, schwerlich gelungen wäre; diese brachten es uns triumphirend, und lachten herzlich über unsere Ungeschicklichkeit. Indem wir weiter gingen, bemerkte ich eine Schnepfe, und der Wunsch, zu erfahren, ob unsere Begleiter mit dem Feuergewehr bekannt wären, und was der Schuß für einen Eindruck auf sie machen würde, bewog mich, sie zu erlegen. Der Knall verursachte ihnen den größten Schreck, sie sahen einander an, und wußten nicht, ob sie bleiben, oder davon laufen sollten; als sie aber bemerkten, daß ihnen selbst nichts geschehen war, faßten sie den Muth, sich vorsichtig nach meiner Flinte umzusehen; der Alte aber, welcher bis dahin selbst eine getragen, ohne zu ahnen, was er in Händen hatte, gab jetzt die Flinte schnell dem Eigenthümer zurück. Die zerschmetterte Schnepfe, welche er nicht anzurühren wagte, hatte ihm die höchste Ehrfurcht vor das schreckliche Instrument eingeflößt, und sie konnten beide nicht aufhören, ihr Erstaunen über diese außerordentliche Begebenheit zu äußern. Wir waren unserm Lagerplatze schon ziemlich nahe, als uns Herr Choris mit seinem Buche begegnete, worin er verschiedene Amerikaner aus dieser Gegend gezeichnet hatte. Unsere Freunde freuten sich sehr darüber, geriethen aber ganz außer sich, als jetzt Herr Choris

im Gehen die Züge des Alten flüchtig aufs Papier brachte, und der Sohn hielt sich den Bauch vor Lachen, als er das Gesicht seines Vaters gezeichnet sah. Wir erreichten unser Lager, fanden die Suppe bereit, und machten uns ohne Zeitverlust darüber her, während unsere Freunde die Menge ihnen ganz fremder Sachen, welche ihnen jetzt in die Augen fielen, bewunderten; besonders auffallend war ihnen der Gebrauch der Messer, Gabeln und Teller. Etwas Fleisch und Zwieback das wir ihnen reichten, aßen sie nicht, sondern verwahrten es. Sobald wir unsere Mahlzeit geendet, wurde alles eingepackt, und wir segelten mit günstigem Winde der Oeffnung zu. Die Amerikaner, welche am Lande blieben, hielten sich noch lange in der Gegend auf, wo wir gespeist hatten, und wir sahen sie emsig suchen, in der Hoffnung, daß wir etwas zurückgelassen, was Werth für sie haben könnte.

Wir hatten das Vorgebirge, welches den Eingang in den Arm bildet, und wo das Land plötzlich seine Richtung nach Westen nimmt, umsegelt. Vergebens waren aber unsere Bemühungen, weit hinauf zu dringen, da wir jeden Augenblick auf Untiefen stießen. Dennoch bin ich überzeugt, daß es da ein Fahrwasser geben muß, da die Tiefe oft dicht neben einer Unti[illegible]—3 Faden betrug, und der Strom dabei zwei Knoten lief. Selbst die vielen Untiefen sind durch den starken Strom entstanden, und dieser könnte unmöglich existiren, wenn der Arm sich bald schlösse. Die Aussage des Amerikaners ist also wahrscheinlich richtig, und dieser Arm läuft entweder bis Norten-Sund, oder vereinigt sich mit der Schischmareffs-Bay. Nachdem wir uns einige Stunden mit dem vergeblichen Suchen einer Passage abgequält hatten, landeten wir nahe bei der Hütte unseres Freundes; ich ließ ein Lager aufschlagen, damit meine ganz ermüdeten Leute zur Ruhe kämen; uns gewährte die ans Land geschleppte, umgeschlagene Baydare Schutz, und allen war ein Tasse Thee eine wahre Erquickung. Unser Amerikaner schien etwas erschrocken über die Nachbarschaft; er packte gleich Haus und Geräthe ins große Boot, und verließ mit seiner Familie in aller Stille diese Seite des Ufers. Ich sah, wie er auf dem Arme bald links bald rechts ruderte, wahrscheinlich, um den ihm bekannten Untiefen auszuweichen, und wie er endlich nach vielen Krümmungen am jenseitigen Ufer landete, wo der ungetreu gewordene Freund sein Zelt aufschlug.

Das Wasser in dem Arme, welches wir öfter untersucht hatten, war salzig wie Schneewasser. Man kann sich kein schöneres Wetter denken, als wir heute hatten; kein Wölkchen trübte den Himmel, der so herrlich blau war, wie man ihn nur in höheren Breiten sieht, und auch der Bewohner der Beeringsstraße kann sagen: die Natur ist schön! — Gegen Abend wurde unsere angenehme Ruhe unterbrochen durch den Ruf der Schildwachen, welche uns acht Baydaren unter Segel meldeten. Dieser Besuch war uns zugedacht, und wir hatten sie schon früher von einer Anhöhe bemerkt, wie sie aus der Gegend des Cap Betrug unter Segel gingen; da indeß unsere Waffen in der besten Ordnung waren, so konnten wir dieser Erscheinung mit Ruhe entgegen sehen. Die Baydaren, jede mit zwölf Mann, landeten am südlichen Vorgebirge des Arms, uns gerade gegenüber in der Entfernung einer kleinen Meile, und wurden ans Land gezogen, wo sie gleich der unsrigen zu Zelten dienten. Die Amerikaner machten mehrere Feuer an, um welche sie sich lagerten; ihre Hunde, deren sie viele mithatten, liefen am Ufer umher. Diese Nachbarschaft konnte uns nun wirklich gefährlich werden, da meine ganze Mannschaft bei dieser Excursion nur aus vierzehn Mann bestand, und der Verlust einiger meiner Matrosen, mich außer Stand gesetzt hätte, die Expedition zu vollenden. Dennoch bedurften wir jetzt einige Stunden der Ruhe; ich ließ also drei Schildwachen mit geladenem Gewehr, und dem Befehl, bei dem geringsten Verdacht zu feuern, ausstellen, und wir Uebrigen lagerten uns, jeder mit einer geladenen Flinte auf den Boden; die Wilden saßen um ihre Feuer, schrien, und ließen Trommeln erschallen.

IMAGE EVALUATION TEST TARGET (MT-3)



Photographic Sciences Corporation

23 WEST MAIN STREET
WEBSTER, N.Y. 14580
(716) 872-4503


2.8
2.5
3.2
3.6
2.2
2.0
1.8
1.1
1.0

Ich gab für jetzt die weitere Untersuchung des Armes auf, da sie, der Untiefen wegen, mir zu viel Zeit rauben konnte, und verschob diese aufs künftige Jahr, wo ich sie vermittelst ganz kleiner Baydaren aus Unalaska, fortzusetzen hoffte. Die Bay nannte ich: Bay der guten Hoffnung! weil ich wirklich hoffen durfte, hier recht merkwürdige Entdeckungen zu machen. Die Ufer am nördlichen Theil des Armes, erreichen eine beträchtliche Höhe, je weiter man aber nach N ins Land vordringt, desto niedriger werden sie, und man findet eine Menge kleiner Seen und Flüsse. Das südliche Ufer des Armes ist und bleibt niedrig so weit das Auge reicht, und wird erst in der Gegend des Teufelberges fünfzehn Meilen von hier gebirgig; überall ist das Land grün, doch gibt es nirgends Gesträuch. Um 1 Uhr in der Nacht machten wir uns auf den Weg; noch brannte das Feuer der Wilden, noch erscholl, in Begleitung der dumpfen Trommel, ihr Gesang, und dieses, verbunden mit der finstern Nacht, verbarg ihnen unsere Abfahrt. Nachdem wir uns aus dem Canal herausgearbeitet, nahmen wir den Weg dem Schiffe zu, wobei wir, da wir durchaus nichts sehen konnten, uns nach der Lage des Landes zu richten suchten. Kaum hatten wir eine halbe Stunde gerudert, so geriethen wir auf eine Untiefe; es war die Zeit der Ebbe, alle Stellen, über die wir früher ganz bequem gefahren, hatten sich in Sandbänke verwandelt, und um uns hörten wir die Brandung wüthen. Wir ruderten jetzt in einer andern Richtung, es dauerte aber nicht lange, so waren wir abermals auf einer Untiefe, wo die Brandung uns zu verschlingen drohte; ein heftiger Wind machte unsere Lage gefährlich, das Boot zog viel Wasser, wir alle waren von der Arbeit erschöpft, und ich sah keinen Ausweg dem Tode zu entrinnen, da wir jeden Augenblick erwarten mußten, daß das Boot von der Brandung erfaßt, umschlagen würde. Die Baydare, auf welcher sich unsere Gelehrten befanden, war von uns abgekommen, und einige Nothschüsse, die wir jetzt von dort hörten, machten unsere Lage noch viel schrecklicher; wir antworteten durch einen Musketenschuß, aber helfen konnten wir nicht. Endlich kam uns allen der anbrechende Tag zu Hülfe, wir sahen den Weg den wir zu nehmen hatten, um der Brandung zu entkommen, und die Baydare, ebenfalls dagegen kämpfend, war in unserer Nähe. Die Matrosen streugten jetzt ihre letzten Kräfte an, um gewaltsam die starke Brandung zu durchschneiden, (das einzige Mittel durchzukommen, ohne umgeworfen zu werden) und wir waren gerettet. Die Baydare welche aus Leder, und folglich leichter war, half sich mit weniger Mühe durch. Wir sahen jetzt das Schiff deutlich, aber die Entfernung betrug noch zwei Meilen, und meine erschöpften Matrosen hatten kaum mehr die Kraft, dem heftigen, contrairen Winde entgegen zu arbeiten; endlich aber legte sich auch dieser, und wir erreichten, nach unglaublichen Beschwerden, den 13ten August, Morgens den Nurick. Wir verdankten unsere Rettung allein dem Muthe der Matrosen, und es ist mir erfreulich, hier öffentlich erklären zu können, daß ich während der ganzen Reise Ursache hatte, mit dem Betragen der ganzen Mannschaft im höchsten Grade zufrieden zu seyn. Ihr unerschrockener Muth und ihre Beharrlichkeit im Dienste, haben mich immer erfreut, ihre Aufführung war exemplarisch, und an fremden sowohl, als an bekannten Orten, sah man ihr Bestreben, nirgends einen üblen Eindruck zu hinterlassen. Auf diese Art kann auch ein beschwerliches Unternehmen mit russischen Matrosen ein Vergnügen werden. Als der Wind sich um fünf Uhr Morgens ganz gelegt hatte, erhielten wir auf zwei Baydaren Besuch von den Amerikanern, die bei dem Verkauf ihrer kleinen Arbeiten uns auf alle Weise zu prellen suchten, und herzlich lachten, wie ihnen das nicht gelingen wollte. Die allgemeine Regel, im Handel zuerst die schlechteste Waare vorzuzeigen, haben sie sich wahrscheinlich von den Tschuktschen, und diese wieder von den russischen Kaufleuten angeeignet. Als wir nichts mehr von ihnen haben wollten, holten sie noch aus dem untersten Raum ihrer Böte einige schwarze Füchse hervor,

die wir aber nicht erhandeln konnten, da sie sie nur gegen große Messer hergaben. Einer von ihnen, ein junger, rüstiger Mann, den ich für den Anführer hielt, weil seine Befehle pünktlich vollzogen wurden, wagte sich, nachdem wir ihn sehr eingeladen und ihm allerlei geschenkt, aufs Verdeck; er war der Einzige unter den Bewohnern des Sundes, welcher diesen Muth bewies. Sein Erstaunen, bei dem Anblick der vielen neuen Gegenstände, war unbeschreiblich; stumm sah er nach allen Seiten umher, und schon nach einer viertel Stunde machte er sich davon, um seine aufmerksamen Kameraden von den gesehenen Wunderdingen zu unterhalten. Wir gaben ihm eine Tafel mit, indem wir ihm begreiflich machten, daß er uns die Richtung des Caps darauf zeichnen möchte; er nahm den Griffel und zeichnete wirklich das Cap am südlichen Eingange des Sundes, das er uns als eine gebogene Landspitze darstellte; darauf bezeichnete er eine Menge Wohnungen, die er Kegi nannte, und wohin er uns freundlich einlud. Auf seiner Baydare bemerkten wir eine eiserne Lanze, die wir als die Arbeit einer sibirischen Fabrik, wo sie blos für den Handel mit den Tschuktschen verfertigt werden, erkannten. Jetzt war ihr Mittag herangekommen; sie legten einen eben erlegten Seehund in ihre Mitte, schnitten ihm den Bauch auf, und einer nach dem andern steckte den Kopf hinein, um das Blut herauszusaugen. Nachdem sie auf diese Weise hinlänglich getrunken, schnitt sich jeder ein Stück Fleisch heraus, das er mit dem größten Wohlbehagen verzehrte, und man kann sich denken, wie ihre ohnehin schrecklichen Gesichter bei dieser Mahlzeit aussahen.

Um neun Uhr Morgens bekamen wir bei heiterem Wetter, mäßigen Wind aus O und ich ließ gleich die Anker lichten, um die Küste nach N zu verfolgen. Die observirte Breite unseres Ankerplatzes gab 66° 16′ 39″, Länge 163° 41′. Die Abweichung der Magnetnadel 27° östlich. Das Fallen des Wassers bemerkten wir an dem Lande welches von der Bay der guten Hoffnung eine nördliche Richtung nimmt, konnten uns aber der geringen Tiefe wegen nicht nähern, sondern beobachteten es nur von der Spitze des Mastes. Um zehn Uhr sahen wir die äußerste Spitze des Landes in SW 85°. Dieses Vorgebirge war sechs Meilen von uns entfernt und bildete den südlichen Eingang in den Sund. Ich nannte es nach dem Manne, der als Arzt mit Krusenstern die Reise um die Welt gemacht hat, und mein Freund ist: Espenberg. Von hier richtete ich während der Nacht den Lauf nach der NO Küste. Den 14ten August um acht Uhr Morgens hatten wir das Vorgebirge erreicht, welches den nördlichen Eingang des Sundes bildet, und das den Namen Krusenstern erhielt. Was ich beim Eintritt in den Sund in N für Inseln ansah, war sehr hohes Land; auf einer niedrigen Landzunge, die sich davon nach W erstreckt, waren viele Wohnungen, und wir sahen nicht nur Menschen, die am Ufer hin und her liefen, sondern auch zwei Baydaren, die uns vergebens einzuholen suchten, da der frische Wind dem Rurick Flügel gab. Ein Gebäude auf einer Anhöhe, das einem europäischen Magazine glich, fiel uns auf; — die Wohnungen auf der Landzunge erschienen, da sie unter der Erde sind, wie kleine, runde Hügel, mit Wallfischknochen umzäunt. Vom Cap Krusenstern bildet das Land eine Einbucht nach NO und nimmt alsdann seine Richtung nach NW, wo es mit einem sehr hohen Vorgebirge endigt, welches ich für Cap Mulgrave halte. Nach unserer Bestimmung liegt es 67° 30′. Cook, der an dem Tage keine Observation hatte, fand nach der Schätzung die Breite von Cap Mulgrave 67° 45′. Dieses gibt zwar einen Unterschied von 15′; zieht man aber in Betracht, daß wir in einer Entfernung von 35 Meilen vom Vorgebirge, in der Breite um eine Kleinigkeit irren konnten, und daß auch bei Cook, der gar keine Observation hatte, sich ein kleiner Fehler eingeschlichen, so wird wahrscheinlich die Mitte

unserer beiden Breiten, der wahren nahe kommen und diese beträgt 67° 37′ 30″. Unsere Länge von Cap Mulgrave stimmte mit Cook seiner genau überein.

Meiner Instruction zufolge sollte ich in Norten-Sund einen sichern Ankerplatz aufsuchen, und im künftigen Jahre von dort aus die weitere Untersuchung der Küste fortsetzen; da mich das Glück aber einem bis jetzt unbekannten Sunde zugeführt hat, der mit den sichersten Ankerplätzen versehen ist, und wo eine Landexpedition viel interessanter seyn muß, als in Norten-Sund, so halte ich eine Fahrt dorthin jetzt für ganz überflüssig. Dem allgemeinen Wunsche meiner Reisegefährten zu Folge, nannte ich diesen neuentdeckten Sund mit meinem Namen: Sund Kotzebue. So unbedeutend die Entdeckung dieses Sundes auch seyn mag, so ist es doch ein Gewinn für die Geographie, und mag der Welt als Zeichen meines Eifers dienen: denn warlich, selbst Cook ist mit dieser Küste etwas nachläßig verfahren. Ich hoffe gewiß, daß dieser Sund mich im künftigen Jahre auf wichtige Entdeckungen führen wird, und wenn sich gleich auf eine nordwestliche Durchfahrt nicht mit Sicherheit rechnen läßt, so glaube ich doch viel weiter nach Osten vordringen zu können, da das Land sehr tiefe Einbuchten hat. Dem Handel mit Pelzwaaren muß dieser Sund mit der Zeit wesentliche Vortheile bringen, da sie hier im Ueberfluß vorhanden sind; und wir selbst wären mit reicher Ladung heimgekehrt, wenn der Handel in unserm Plan gelegen hätte. Meiner Meinung nach könnte unsere Regierung auf der Küste von der Beeringsstraße nach N ein Paar Besitzungen anpflanzen, wie die englische Hudsons-Compagnie, welche ihren Handel weit nach Westen von der Hudsons-Bay erstreckt; sie besitzt Colonieen im Innern des Landes, in sehr geringer Entfernung von dem neuentdeckten Sunde, und wird dort ohne Zweifel die Gelegenheit zum Handel bald benutzen. Bis jetzt war die Beeringsstraße der Schifffahrt gefährlich, da die Schiffe im Fall eines Sturms oder anderer Bedrängnisse keinen Hafen kannten, in den sie sich flüchten und Schutz finden konnten. Jetzt ist diese Schwierigkeit gehoben, und Schiffe, welche künftig die Beeringstraße besuchen wollen, werden den wesentlichen Vortheil dieser Entdeckung bemerken. Die Bewohner dieses Landes, durchgängig von sehr gesundem Ansehen, schienen sich blos von dem Fleische der Seethiere zu nähren, welches sie mehrentheils roh essen. Fische sahen wir an der ganzen amerikanischen Küste nicht; wir haben unsere Angeln oft, aber immer vergebens ausgeworfen; ich glaube daher, daß es hier entweder gar keine gibt, oder daß vielleicht in dieser Jahreszeit sich keine hier aufhalten. Der Taback ist unbeschreiblich beliebt; er wird gekaut, geschnupft, geraucht und der Rauch sogar verschluckt.

Das Wasser in dem Sunde ward bei den täglichen Beobachtungen des Doctor Eschscholz mit dem Areometer, sehr süß befunden, was wahrscheinlich von dem schmelzenden Eise herrührt; vielleicht aber ist auch ein beträchtlicher Fluß in der Nähe, welcher unserer Forschung entging; überhaupt fanden wir, daß das Wasser an der amerikanischen Küste weit weniger Salz enthielt, als das an der asiatischen. Der herrschende Wind in diesem Monate, welcher beim Aufgange der Sonne heftig war, und sich beim Untergange derselben legte, war SO; das Wetter war meistentheils heiter. Ich glaube, daß bei SO Wind Cap Prince de Galles den Nebel von dieser Küste abhält, denn man darf nur wenige Meilen ins Meer gehen, um sich im dichtesten Nebel zu befinden. Der Barometer steht regelmäßig bei SO höher, als bei allen andern Winden, ohne sich nach der Witterung zu richten, wovon ich nur ein Beispiel anführen will: Bei SO Wind und trübem Wetter stand der Barometer 30. 20. bei NO und dem heitersten Wetter stand er 29. 80. Der mittlere Stand des Thermometers außerhalb des Sundes betrug 9° Wärme, innerhalb desselben + 11°; dieses alles gilt von der amerikanischen Küste.

Von Kotzebue-Sund nach Unalaska.

Jetzt, da uns fürs künftige Jahr ein Zufluchtsort bekannt geworden, wünschte ich die wenigen Tage, welche dieses Meer noch der Navigation gestattete, an der asiatischen Küste zuzubringen, um die Bewohner derselben kennen zu lernen, und sie mit den Amerikanern zu vergleichen; ich nahm daher Morgens bei einem ONO Winde den Cours nach S um das Land in der Gegend von Cap Espenberg zu sehen. Am Mittag war unsere observirte Breite 66° 48′ 47″. In der Nähe von Cap Espenberg lagen uns zwei ausgezeichnete Hügel SO 18°, Cap Krusenstern NO 22°. Der Wind legte sich, und da wir auch am 15ten August Windstille hatten, so gelang es mir, mehrere Abstände zwischen Mond und Sonne zu nehmen, aus welchen die Länge berechnet, und auf den Mittag reduzirt 165° 15′ 30″ gaben; die Chronometer zeigten die ihrigen nur um wenige Minuten verschieden. Meine Absicht war, die Nähe des östlichen Caps von Asien zu passiren, und alsdann die St. Lorenz-Bay zu erreichen, da wir aber den 16ten und 17ten bei trübem Wetter, starken Wind aus S und SSW hatten, so machten wir nur geringe Fortschritte.

Den 18ten August. Der Wind wehte noch immer stark aus S und der Nebel war so undurchdringlich, wie wir ihn an der amerikanischen Küste bei diesem Winde nie gehabt. Während der Nacht waren wir der asiatischen Küste näher gekommen; die Tiefe hatte regelmäßig bis auf 31 Faden zugenommen, und die Temperatur der Luft sich in einem solchen Grade verändert, daß es uns schien, als ob wir plötzlich aus einem warmen Klima in ein kaltes versetzt wären. Der Thermometer, welcher Mittags an der amerikanischen Küste auf 9 — 10 Grad stand, zeigte hier nur + 5° an, auch das Wasser war hier merklich kälter, was wohl von dem hohen, eisigen Lande herrührt; den Stand des Barometers haben wir hier immer niedriger gefunden, als bei Amerika. Die Richtung des Stromes in der Beeringsstraße war immerfort nach NO, und zwar an der asiatischen Küste noch stärker, als an der amerikanischen. Ein Anblick den wir dort ganz hatten entbehren müssen, waren eine Menge Wallfische und Wallrosse, die in unserer Nähe spielten. Letztere haben auf dem Wasser ein wunderliches Ansehen, indem sie den Kopf senkrecht über die Oberfläche halten, wobei ihre unverhältnißmäßig langen Zähne ganz horizontal stehen. Am Morgen bemerkte ich sehr dunkelblaue Flecken, die sich von der Farbe des Wassers unterschieden. Aus Furcht, auf eine Untiefe zu gerathen, ließ ich das Senkblei werfen, wir fanden aber, daß diese Flecken durch eine unzählige Menge kleiner Seethiere entstanden waren. Um drei Uhr Nachmittags vertheilte sich der Nebel, das Cap Oriental lag uns in SW 45° in einer Entfernung von zwölf Meilen. Obzwar der S Wind uns zu laviren zwang, so hofften wir doch bei ruhiger See viel zu gewinnen; um sieben Uhr Abends lag uns Cap Oriental SW 17°, die Insel Ratmanof SO 39°, das Wetter ward trübe und der Wind frisch.

Den 19ten August. Nachdem wir während der regnichten, stürmischen Nacht immerfort lavirt hatten, hoffte ich, unserer Schiffsrechnung nach, in der Nähe der St. Lorenz-Bay zu seyn. Ein dichter Nebel, welcher uns bis jetzt das Land verborgen, vertheilte sich Mittags ein wenig, und wir sahen in SSW in sehr geringer Entfernung den Gipfel eines Berges; aber wie erstaunten wir, als wir jetzt bei reinerem Horizonte erkannten, daß dieser Berg das Cap Oriental bildete, und wir also seit gestern keinen Schritt vorgerückt waren. Der Strom hatte uns nach der Berechnung in 24 Stunden fünfzig Meilen nach NO getrieben, also etwas über zwei Meilen die Stunde. Den Strom an der asiatischen Küste im Fahrwasser auf der größten Tiefe, schätze ich bis auf drei Meilen die Stunde, wenn der

Wind frisch aus S weht. Die beständige NO Richtung des Stromes in der Beeringsstraße beweist, daß das Wasser keinen Widerstand findet, und folglich eine Passage existiren muß, wenn sie gleich für die Schifffahrt vielleicht nicht geeignet ist. Schon längst hat man die Bemerkung gemacht, daß der Strom aus der Baffins-Bay nach S fließt, es bleibt also keinem Zweifel unterworfen, daß die Wasser-Masse, welche in die Beeringsstraße läuft, ihren Weg um Amerika herum nimmt, und durch die Baffins-Bay wieder in den Ocean tritt.

Da es des Schicksals Wille schien, daß wir das Cap Oriental besuchen sollten, so nahm ich meinen Lauf dahin, und zwar an der nördlichen Seite, um vor den südlichen Winden geschützt zu seyn. Es besteht aus sehr hohem Lande, das an mehreren Stellen mit ewigem Eise bedeckt, in einiger Entfernung dem Seefahrer nur eine schmale Landzunge zu bilden scheint, welche sich weit in die See erstreckt; woher auch wohl Cook sie unter dieser Gestalt auf seiner Karte aufgenommen hat. In einer Entfernung von 5 — 6 Meilen aber zeigt sich ein sehr niedriges Land, das sich den Bergen anschließt, und dem Vorgebirge das Ansehen der Landzunge raubt. An den äußersten Spitzen des Caps hat sich auf das niedrige Land ein zuckerhutförmiger Berg hingepflanzt, der senkrecht aus dem Meere hervorragt, dessen Gipfel eingestürzt und der nach der Seeseite offen ist. Dieser Ort hat ein schauriges Ansehen durch die schwarzen, wild durcheinander gestürzten Felsen, worunter einer, ganz in der Form einer Pyramide, sich besonders auszeichnet. Die furchtbar zertrümmerten Felsen mahnen den Menschen an die Revolution der Erde, welche einst hier Statt gefunden hat; denn daß Asien sonst mit Amerika zusammenhing, macht sowohl die Ansicht, als die Lage der Küste wahrscheinlich, und die Gwozdef-Inseln sind die Ueberbleibsel der Verbindung zwischen dem östlichen Cap und Prince de Galles. Nach W bildet das niedrige Land eine Einbucht, auf der wir viele unterirdische Wohnungen in Gestalt kleiner, runder Hügel bemerkten, neben welchen eine Menge Wallfischrippen aufgestellt waren. Wir segelten in die Gegend, und ließen Mittags auf 18½ Faden Tiefe über lehmigen Grund, die Anker fallen; die Jurten lagen uns SO 4° ein Paar Meilen entfernt, der Pyramidenstein SO 64°. — Kaum lagen wir vor Anker, so näherte sich eine Baydare mit elf Mann dem Nurick, sie ruderten einige Mal um das Schiff herum, ohne ein Wort zu sprechen, betrachteten es mit großer Aufmerksamkeit, ließen sich aber durchaus nicht bewegen, an Bord zu kommen, obgleich sie unsere Pantomimen gut verstanden; nachdem sie erst auf einiges Pelzwerk, und dann auf ihre Wohnungen gezeigt, wohin sie uns einluden, schlugen sie selbst den Weg dahin ein; wahrscheinlich waren sie also nur zum recognosciren abgeschickt. Unter ihren Waffen haben wir auch eine Flinte bemerkt; wenn die russischen Kaufleute sich öfter die Freiheit nehmen, ihnen Flinten zu verkaufen, so kann das für die russische Kolonie in Kamtschatka sehr üble Folgen haben, denn wenn eine so kriegerische Nation wie die Tschuktschen mit Feuergewehr bewaffnet ist, so müssen die Bewohner Kamtschatkas vor ihrem Angriffe zittern.

Ich befahl sogleich, zwei Böte aufs Wasser zu setzen, und wir traten um zwei Uhr unsere Fahrt ans Land an. Ihr Empfang schien freundschaftlich, doch nicht ohne Mißtrauen, denn sie ließen uns nicht bis an ihre Wohnungen kommen; fünfzig Mann, mit langen Messern bewaffnet, traten uns entgegen, und nöthigten uns gleich am Strande auf ausgebreiteten Fellen niederzusitzen, indem sie sich in einen Kreis um uns herum setzten; die andere Hälfte schien, hinter den Wohnungen versteckt, Schildwache zu stehen. Diese überlegene Macht raubte mir das Vergnügen, ihre Wohnungen zu besehen, und machte überdem unsern Aufenthalt am Lande nicht ganz sicher; wir unterhielten uns indeß so gut es gehen wollte, und ich beschenkte zwei Anführer, welche von den übrigen abgesondert, neben mir saßen, mit

allerlei Kleinigkeiten und hing jedem eine Medaille um den Hals. Die höchst unreinliche Kleidung, die schmutzigen, wilden Gesichter, und die langen Messer, gaben dieser Gruppe das Ansehen einer Banditen-Bande, und aus ihrem Betragen, welches nach und nach sehr dreist ward, schloß ich, daß sie oft mit Russen in Berührung kommen. Dieses Volk unterscheidet sich dem Ansehen nach wenig von den Amerikanern; Böte und Waffen sind die nämlichen, ihre Lanzen sind ebenfalls mit einem breiten Eisen versehen, wie an der amerikanischen Küste, auch tragen sie Perlen, aber eine kleinere Gattung. Das Hauptunterscheidungszeichen dieser beiden Völker sind die Wallroßknochen unter der Unterlippe, welche die Tschuktschen nicht tragen, auch mögen diese von etwas größerem Wuchs und stärker seyn. Die Weiber waren wahrscheinlich geflüchtet, denn es kam uns kein einziges zu Gesicht. Nach einer Stunde fuhren wir wieder an Bord, begleitet von drei Baydaren, auf welchen auch die beiden Anführer sich befanden; ehe diese das Schiff betraten, schenkte mir jeder von ihnen einen Fuchsbalg, und hierauf kamen sie mit ihrem Gefolge ohne die geringste Furcht an Bord. Sie speisten unsere Zwieback mit Appetit, und tranken dazu recht begierig Branntwein. Den Taback rauchen sie nicht, aber sie schnupfen und kauen ihn. Auf meine Einladung kam der Anführer mit noch einigen Andern in meine Cajüte, und hier war ihnen alles gleichgültig, bis auf den großen Spiegel, vor dem sie wie bezaubert stehen blieben. Mit ernsten Gesichtern und starren Blicken betrachteten sie ihre Ebenbilder, und als einer vollends sich bewegte, und auch diese Bewegung im Spiegel sah, überlief sie alle ein Schauder, und sie verließen eilig und ohne ein Wort zu sprechen, die Cajüte. Auf dem Verdeck war noch einer durch die Erzählung der Uebrigen neugierig geworden; ich führte ihn hinab, er wagte sich aber nicht ganz hinein, sondern steckte nur den Kopf durch die Thüre, und lief, als er sich auf den ersten Blick erkannt hatte, plötzlich wieder hinauf. Ich habe oft auf meiner Reise Gelegenheit gehabt zu bemerken, daß die nordischen Völker den Spiegel fürchten, die südlichen hingegen sich mit Wohlgefallen darin betrachten.

Nachmittags erhob sich ein leichter Wind aus NO den ich sogleich benutzte und unter Segel ging. Auf dem Ankerplatze fanden wir den Strom eine Meile die Stunde nach NO; er war so schwach, weil das Cap Oriental diesen Punkt aus S schützte. Wir waren nur wenig avancirt, als der Wind nachließ, und uns bei wenigem nach NO führte. Tausende von Wallrossen spielten um das Schiff, und brüllten wie Ochsen; mitunter erschienen Wallfische, welche hohe Fontainen spritzten; alle kamen dem Nurick so nahe wie möglich, und schienen durchaus keine Furcht davor zu haben. Ein ungeheuer grosser, mit Muscheln und Seegras bedeckter Wallfisch, spritzte seine Fontaine so hoch, daß wir den Staub ins Gesicht bekamen, ein Begegniß, das nicht angenehm war, da das ausgespritzte Wasser einen sehr üblen Geruch hatte; dabei hielt er sich so lang über dem Wasser, daß ein Wallfischfänger Zeit gehabt hätte, ihm zwanzig Harpunen in den Leib zu werfen.

Den 20sten August. Während der Nacht hatten wir schwachen Wind; mit Tagesanbruch ward er frisch und setzte sich in NO fest. Wir segelten nach dem log. sieben Knoten, avancirten aber demungeachtet nach der Peilung sehr langsam; also behält der Strom selbst bei einem frischen N Winde seine Stärke aus S. — Bis zum Mittag hatten wir starken Regen mit Nebel, segelten aber frisch auf die St. Lorenz-Bay los, und eben als wir nothwendig helles Wetter haben mußten, verschwanden Regen und Nebel, und die Bay lag vor uns.

Um drei Uhr Nachmittags bogen wir um die kleine Sandinsel, welche hier den eigentlichen Hafen bildet, und warfen über lehmigen Boden auf zehn Faden Tiefe die Anker. In NO waren an einer Anhöhe einige Zelte der Tschuktschen sichtbar; die westliche Spitze der niedrigen Insel lag uns SW 30°.

Bald näherten sich uns zwei Baydaren mit zwanzig Mann, welche laut sangen, aber vorsichtig sich in einiger Entfernung hielten, bis ich ihnen freundlich zugewinkt, worauf sie ohne Furcht an Bord kamen. Ich ließ zwei Böte ausrüsten, um sie in ihren Wohnungen zu besuchen, und zugleich dort einige Fässer mit Wasser zu füllen; unsere Tschuktschen folgten uns, wohlbeschenkt und sehr zufrieden. Ehe wir die Wohnungen erreichten, mußten wir eine Anhöhe ersteigen, wo der sehr beschwerliche Weg in dieser Sommerlandschaft über Eis und Schneefelder und durch sumpfigen Moosgrund führte. Eis und Schnee behaupten hier seit dem vergangenen Jahre ihre Herrschaft, und in diesem Zustande sieht man die ganze Küste, während in Amerika selbst die Gipfel der höchsten Berge von Schnee entblößt sind; dort sieht der Seefahrer die Küsten mit einem grünen Teppiche bedeckt, und hier starren ihm schwarze, bemooste Felsen mit Schnee und Eiszapfen entgegen. Es ist ein furchtbarer Gedanke, hier sein Leben hinbringen zu müssen, und doch fühlen sich die Menschen auf diesem selbst von der Natur verlassenen Boden glücklich und zufrieden. Wir fanden zwölf Sommerwohnungen, welche bekanntlich aus Gerüsten bestehen, die aus langen Stangen pyramidenförmig zusammengesetzt, und mit Fellen verschiedener Seethiere bedeckt sind; das Feuer wird in der Mitte der Wohnung gemacht, und oben befindet sich eine Oeffnung, wo der Rauch herausgeht. Diese Hütten waren größer, als ich sie früher sah; sie hatten zwölf Schritt im Durchmesser, und waren 2 — 3 Faden hoch; ihre Bewohner schienen zu den Herumziehenden zu gehören, das schloß ich aus einer Menge Schlitten, womit sie hergekommen waren, um während des Sommers ihren Vorrath an Wallfischspeck und andern Seethieren für den Winter einzusammeln; nach Beendigung dieses Geschäfts, ziehen sie wieder zu ihren Rennthierheerden ins Land. Die Wohnungen standen in einer Reihe, und die mittelste gehörte dem Anführer, einem alten, ehrwürdigen Manne von gesundem Ansehen, dem aber die Füße schon den Dienst versagten. Alle hatten sich, wahrscheinlich aus Furcht in ihre Wohnungen zurückgezogen, wo es mir schien, als ob sie ihre Waffen in Bereitschaft hielten; nur der Alte saß einige Schritte von seinem Zelte mit zwei jungen Leuten auf einem ausgebreiteten Leder, und nöthigte mich an seine rechte Seite, als er erfuhr, daß ich der Befehlshaber sey. Seine erste Bemühung war, mir die Frage begreiflich zu machen, ob ich jemanden bei mir hätte, der seine Sprache verstände? Daran aber fehlte es mir; und nur ein Matrose, den ich aus Kamtschatka mitgenommen, verstand die Kariakische Sprache und begriff auch hier manches Wort; dadurch wurde er mir ziemlich nützlich, so armselig er auch den Dolmetscher machte. Aus dem Wörterbuche von Krusenstern, das ich bei mir hatte, verstanden sie kein einziges Wort. Ich ließ jetzt dem Alten sagen: wir seyen Russen, und ihre Freunde, wir wären blos gekommen, um frisches Wasser einzunehmen, und bäten ihn um einige Rennthiere! — Es dauerte lange, ehe mein Dolmetscher diese Worte übersetzt hatte, endlich aber verstand ihn der Alte, versprach für Rennthiere zu sorgen, machte uns aber begreiflich, daß das ein Paar Tage Zeit kosten würde, weil man sie aus dem Lande hertreiben müßte. Sehr erfreut über dieses Versprechen, da meine Mannschaft schon seit Chili wenig frisches Fleisch genossen hatte, beschenkte ich den Alten, der zwar alles recht gern annahm, aber dabei die Besorgniß äußerte, daß er nicht im Stande sey, ein würdiges Gegengeschenk zu machen. Auf meine Versicherung, daß ich durchaus nichts wünschte, als daß er meine Geschenke annehmen möchte, schüttelte er unwillig den Kopf, ertheilte einem seiner Leute einen Befehl, und dieser lief in die Hütte, und kam bald mit einem Fellkleide zurück, das er mir zu Füßen legte. Ich blieb meinem Vorsatze, nichts anzunehmen, getreu, und gewann sein Zutrauen ganz, als ich ihm eine Medaille mit dem Bildnisse unseres

Kaisers verehrte, dessen Werth ich ihm durch den Dolmetscher erklären ließ; *) er schien ihn aber schon zu kennen, denn er war unbeschreiblich vergnügt darüber. Jetzt krochen die übrigen Tschuktschen aus ihren Zelten, und setzten sich, sowohl Männer als Weiber in einen Kreis um uns herum, indem sie uns mit neugierigen Blicken betrachteten. Ein junges Weib mußte mir auf Befehl des Alten eine Schüssel mit Wallfischspeck vorsetzen, es war mir aber unmöglich, davon zu essen, da mir noch von dem ersten Gastmahl dieser Art, ein unbesiegbarer Widerwille gegen diese Speise zurückgeblieben war. Das Zutrauen und die Gewogenheit der Damen, gewann ich in hohem Grade, als ich mit freigebiger Hand Perlen und Nähnadeln unter sie vertheilte; letztere nannten sie Tetita. Auf die wiederholte Einladung des Alten, trat ich in sein Zelt, das ich im höchsten Grade unreinlich fand; auf dem Feuer stand ein mächtiger kupferner Kessel; die Wohnung war durch Häute abgetheilt, hinter welchen sie ihre aus Fellen bereiteten, warmen Schlafstellen haben; ein Theekessel und andere eiserne Geräthe, die sie aus Kolima erhalten, überzeugten mich, daß der Handel mit den Russen lebhaft betrieben wird. Es war ziemlich spät, als wir ihre Zelte verließen, begleitet von dem oft wiederholten Taroma, ein Wort, das sie sowohl beim Willkommen, als beim Abschiede gebrauchen.

So viel ich die Tschuktschen kennen gelernt habe, kann ich nicht in die allgemeine Meinung einstimmen, daß sie längere Gesichter, und überhaupt nichts asiatisches hätten; hervorstehende Backenknochen und kleine, chinesische Augen sieht man an allen, und wenn die Köpfe einiger auch weniger asiatisch gebildet sind, so könnte das wohl von der nahen Nachbarschaft der Russen herrühren. Der Bart fehlt allgemein, wie an der amerikanischen Küste, und ich finde überhaupt einen so unmerklichen Unterschied zwischen diesen beiden Völkern, daß ich sehr geneigt bin, zu glauben, daß sie von Einem Stamm entsprossen sind. Die Tschuktschen, welche wir hier sahen, waren von starkem Körperbau und über mittlerer Größe, eine Bemerkung die ich auch dort machte; die Kleidung ist sich an beiden Orten ganz gleich, nur sind die Amerikaner reinlicher und ihre Arbeiten schienen mir mit mehr Kunst und Geschmack verfertigt. Die Tracht dieser Völker ist von unserem Maler treu gezeichnet; ihre Waffen bestehen aus Pfeilen, Bogen, Messern und Lanzen, letztere durchgängig von Eisen, mit kupfernen Verzierungen. Messer gibt es hier von drei Gattungen; die erste, eine Elle lang, wird in einer Scheide an der linken Seite getragen; die zweite, ein wenig kürzer, wird unter dem Kleide am Rücken verwahrt, so daß der Griff über der linken Schulter um einen Zoll hervorragt; das dritte Messer, nur einen halben Fuß lang, verstecken sie im Ermel, und gebrauchen es nur zur Arbeit. Die Frauen tatuiren sich Arme und Gesicht. Hier sowohl, als an der gegenüberliegenden Küste bemerkten wir, daß Augenkrankheiten häufig waren, woran wohl der lange Winter Schuld haben mag, denn im Freien blendet sie der Schnee, und in den Jurten greift der Oeldampf die Augen an.

Den 21sten August. Gestern hatte ich alle Anstalten zu einer Fahrt machen lassen, die ich heute unternehmen wollte, um die Bay kennen zu lernen, und zu untersuchen, wie weit sie sich nach W erstrecke. Das Wetter war am Morgen zu schlecht dazu, und als es sich gegen Mittag aufklärte, besuchten uns die Bewohner des Dorfes Nuniagmo (wo einst Cook gelandet war) mit ihren Weibern auf sechs Baydaren. Ehe sie ans Schiff kamen, ruderten sie, unter immerwährendem Gesange, langsam einige Mal drum herum; auf jeder Baydare befand sich einer, der das Tambourin schlug, und ein

*) Am Cap Oriental zeigte mir ein Tschuktsche eine Tabacksdose von Kupfer mit dem Bildnisse Catharina der Zweiten.

zweiter tanzte dazu, indem er die lächerlichsten Bewegungen mit den Händen und dem ganzen Körper machte. Endlich bestiegen sie alle, mit Ausnahme der Weiber, von denen nur eins herauf kam, das abgezeichnet wurde, den Nurick, benahmen sich, ohne das geringste Mißtrauen zu verrathen, ungemein freundschaftlich, umarmten die Matrosen, sangen und tanzten mit ihnen, und ein Schnaps, den ich präsentiren ließ, erheiterte den ohnehin fröhlichen Geist der Tschuktschen noch mehr. Es befand sich einer unter ihnen, der ein ganz russisches Gesicht hatte, und deshalb von den übrigen der Russe genannt ward; auch einige von uns waren der Meinung, daß er wirklich einer wäre und sich nur nicht zu erkennen geben wollte; dieser unterschied sich von den Andern durch einen starken Bart, den er aber ohne alle Furcht von einem Matrosen abrasiren ließ. Ich erklärte meinen Gästen, daß ich am Lande ihre Tänze zu sehen wünschte, weil auf dem Schiffe nicht Raum genug dazu wäre; dieses wurde sogleich auf den Böten bekannt gemacht, welche mit Jubelgeschrei den Nurick verließen, um am Lande die Anstalten dazu zu treffen. Ich muß hier bemerken, daß die Tschuktschen und Amerikaner, welche wir gesehen, durch ihre stets frohe Laune eine Ausnahme von allen nordischen Völkern machen.

Um drei Uhr Nachmittags fuhren wir auf drei Böten, gut bewaffnet, ans Land. Die Bewohner Nuniagwos, hatten auf einer Niederung unweit der Zelte unseres alten Freundes bivuakirt; ihre Baydaren waren ans Land gezogen und in einer Linie aufgestellt, so daß sie einigermaßen als Schutzwehr gegen einen Angriff dienen konnten; hinter dieser Linie befanden sich alle Waffen in der besten Ordnung. Wahrscheinlich ist ihnen diese Vorsicht durch die ewigen Kriege, die sie unter einander und gegen die Amerikaner führen, zum Gesetz geworden, und sie vergaßen sie auch hier nicht, so zutraulich sie sich auch außerdem gegen uns benahmen. Sie kamen uns freundlich entgegen, nöthigten uns, auf einige Thierhäute, welche den Baydaren gegenüber ausgebreitet waren, niederzusitzen; ich schenkte, ehe der Tanz anging, den Damen Nähnadeln und Perlen, den Männern Tabacksblätter, und Aller Freude war durch die Wichtigkeit dieser Geschenke sehr erhöht. Jetzt begann der Ball mit einem Solotanz; ein altes, schmutziges, furchtbar häßliches Weib trat hervor, machte die sonderbarsten, und gewiß sehr ermüdende Bewegungen mit dem ganzen Körper, wobei sie aber nicht von der Stelle rückte; sie verdrehte die Augen, und hatte eine bewundernswürdige Geschicklichkeit im Gesichterschneiden, welche alle Zuschauer zum Lachen brachte. Die Musik bestand aus einem Tambourin, und mehrstimmigem Gesange, der aber für ein europäisches Ohr gar wenig Reiz hatte. Hierauf folgten noch Männer und Weiber, die sich einzeln sehen ließen, aber keiner erreichte die hohe Kunst der Alten. Das Ende des Balls ward durch einen besondern Tanz ausgezeichnet, zwölf Weiber nämlich, setzten sich dicht neben einander in einen Halbkreis, wobei sie sich die Rücken zukehrten, die ganze Gruppe sang, und suchte durch die Bewegungen der Hände und des Körpers den Inhalt ihrer Lieder auszudrücken. Nach Beendigung dieses Tanzes fuhren wir aufs Schiff zurück.

Den 22sten August. Morgens um acht Uhr verließen wir bei hellem Wetter und mäßigem SO Winde mit der Barkasse und der Baydare den Nurick, und erreichten gegen Mittag, nachdem wir 12 ¾ Meile zurückgelegt, das Vorgebirge am südlichen Ufer der St. Lorenz-Bay, wo Herrn Saritscheffs Aufnahme endigt. Hier beschloß ich Halt zu machen, um die Mittagshöhe und einige Winkel zu nehmen. Die Breite fanden wir 65° 43′ 11″.

Die Abweichung der Magnetnadel 23° östlich. Auf dem Vorgebirge fanden wir einige Menschen, welche im Begriff waren, zu entfliehen; wir eilten, sie durch einige Geschenke zurückzuhalten, und gewannen dadurch die Gewogenheit der Furchtsamen in einem solchen Grade, daß sie uns zu unser aller

Freude ein Gegengeschenk von sechszehn wilden Gänsen und zwei frisch erlegten Seehunden machten. Wir verloren keinen Augenblick; jeder Matrose ward jetzt Koch, und fünf Gänse reichten hin, uns wohlbehaglich zu sättigen; die Uebrigen wurden für den Rurick gespart. Die Bay ist nicht bewohnt, sondern wird nur der Jagd wegen von den Tschuktschen besucht; die Gänse schienen mit Schlingen gefangen und die Seehunde mit Pfeilen erlegt zu seyn. Nachdem die guten Leute ihre Neugier an uns befriedigt, setzten sie ihren Weg gegen Osten nach der Mündung der Bay fort, und auch wir, gestärkt durch das kräftige Mahl, säumten nicht, unsern Weg nach NW, wo die Bay ihre Richtung zwischen hohen Gebirgen nahm, zu verfolgen. Die Seehunde, welche wir nicht mehr in die ohnehin stark beladenen Böte bringen konnten, blieben bis zu unserer Rückkehr am Ufer liegen. Drei Meilen hatten wir zurückgelegt, als wir zwei ziemlich hohe, felsigte, aber nur von Seevögeln bewohnte Inseln erreichten. Ich nannte die östliche, welche ungefähr drei Meilen im Umfange hat, nach meinem ersten Steuermann: Chramtschenko, die westliche, etwas kleinere, erhielt den Namen des zweiten Steuermanns: Petrof. Bis hierher betrug die Tiefe über zwanzig, zwischen den Inseln aber nur zwölf Faden. Sobald man die Inseln passirt hat, nimmt die Tiefe über einem Boden von Thonerde bis auf acht Faden ab, und hier befindet man sich in vollkommen ruhigem Wasser; die Schiffe können dicht am Ufer stehen, was im Fall einer Ausbesserung sehr zu Statten kommen kann, denn kein Sturm kann ihnen schaden. Nachdem wir seit dem Mittag 7 ¾ Meile gesegelt, erreichten wir das Ende der Bay, welche mit einer runden, seichten Bucht schließt, die vier Meilen im Umfange hat; zwei kleine Flüsse mit herrlichem Wasser, welche ihren Ursprung in den hohen Gebirgen haben, und in mehreren Wasserfällen herabstürzen, ergießen sich hier. Wir waren am Eingange dieser Bucht, am südlichen Vorgebirge, des seichten Wassers wegen, gezwungen zu landen, woher ich hier zu übernachten beschloß. Die Sonne stand noch hoch, die Herren Naturforscher benutzten die Zeit, und auch ich machte einen Spaziergang am Ufer, um meine Neugier zu befriedigen; ich fand es aber hier trauriger, als in der Beeringsstraße, wo wir uns doch in einer noch höheren Breite befanden. Ein Paar elende Weiden, hier und da eine verkrüppelte Pflanze, selten eine Blume, und dieses alles umgeben von hohen, am Gipfel mit Schnee bedeckten Bergen, welche sich steil aus dem Wasser erheben. Der Felsen besteht aus verwittertem Granit, worin ich einige schöne, weiße Marmorstücke fand; im Sande am Ufer, bemerkte ich die frische Spur eines ungewöhnlich großen Bären.

Den 23sten August verließen wir um fünf Uhr Morgens bei schönem Wetter und günstigem Winde unser Nachtlager, mußten aber die Seehunde zurücklassen, die wahrscheinlich von Füchsen und Vögeln halb verzehrt waren. Die Tschuktschen, welche unterdeß einen Wallfisch erlegt, und diesen auf die Sandinsel geschleppt hatten, waren eben beschäftigt, ihn zu zerlegen; auch uns gaben sie von seinem Speck, und konnten nicht begreifen, warum wir solche Leckerbissen verschmähten. Als wir um elf Uhr auf dem Rurick anlangten, erhielt ich durch einen Abgesandten unseres alten Freundes die Nachricht, daß vier lebendige und drei geschlachtete Rennthiere angekommen wären; er ließ mich bitten, diese als ein Geschenk von ihm und seinen Unterthanen anzunehmen, und selbst zu ihrem Empfang ans Land zu kommen. Bald nach Tische machten wir uns auf, trafen die Nuniagnos noch dort, und auch den Alten, welcher auf einem Schlitten hingezogen war, nebst seinem Gefolge. Zuerst lieferte man mir jetzt die geschlachteten, und dann die lebenden, schönen und muntern Rennthiere ab, welche an langen Riemen geschleppt, ihre Führer durch hohe Sätze zu Boden warfen; noch wilder wurden sie, als sie vermöge ihrer Witterung etwas Fremdes spürten, und wir mußten uns sehr in Acht nehmen, weil sie mit ihren Geweihen gewaltig um

sich stießen. Der Alte fragte mich, ob man sie nicht lieber schlachten sollte? und kaum hatte ich meine Einwilligung dazu gegeben, als in einem Augenblick alle vier, von ihren Eigenthümern beim ersten Stich ins Herz getroffen, todt zur Erde sanken. Ich suchte meine Dankbarkeit durch verschiedene Geschenke an den Tag zu legen, und verließ sowohl den Alten, als seine Unterthanen, sehr zufrieden mit meiner Freigebigkeit.

Heute besuchten uns noch verschiedene Tschuktschen, welche unter beständigem Singen und Springen ihre Waaren an den Mann zu bringen suchten; besonders zeichnete sich ein Knabe durch seine lustigen Tänze aus, und als ich ihm für einige gewagte Sprünge Tabacksblätter reichen ließ, wiederholte er dieselben, wofür er abermals Bezahlung forderte, und die schrecklichsten Grimassen machte, als er nichts bekam. Mehrere wagten sich in die Kajüte, wo der Spiegel ihnen Grauen verursachte; das Portrait meines Vaters hielten sie für ein Heiligenbild, bückten sich davor und machten Kreuze, wie die Russen. Einer von ihnen trug eine goldene Stickerey, welche er von einem Freunde aus Colima erhalten zu haben behauptete.

Den 25sten August. Meine Absicht, heute die St. Lorenz-Bay zu verlassen, ward durch einen S Wind vereitelt; auch fiel der Barometer, und deutete auf anhaltend schlechtes Wetten. Wir hatten den ganzen Tag viel Besuch, und am Abend kamen aus S noch fünf Baydaren die Bay herunter, wie ich nachher erfuhr aus der Metschigmenskischen Bucht; auch diese waren bei uns, und versprachen, da sie zur Nacht ans nächste Ufer fuhren, morgen ihren Besuch zu wiederholen; sie hatten Weiber, Kinder und ihr ganzes Hauswesen bei sich; ihr Chef, ein ältlicher Mann, besaß eine Flinte, die aber im erbärmlichsten Zustande war. Das Fleisch der Rennthiere haben wir außerordentlich gut gefunden.

Die Tschuktschen brachten uns bisweilen eine Gattung Sarana, welche der Kamtschadalischen ähnlich, nur größer ist, und ganz den Geschmack von guten Kartoffeln hat. Obzwar wir diese gut bezahlten, so konnten wir nur wenig davon bekommen, woraus ich schließe, daß das Einsammeln derselben Schwierigkeiten hat.

Den 26sten hatten wir vollkommene Windstille, welche bis zum 27sten Mittags anhielt; dann erhob sich ein schwacher Wind aus SO, der aber schnell zunahm, und plötzlich um zwei Uhr in einen Sturm ausartete, der so heftig wüthete, daß ich für meine Ankertaue besorgt war, und dem Himmel für den sichern Platz dankte, auf dem ich stand. Er dauerte bis um zwölf in der Nacht, und ward dann allmälig gelinder; der niedrigste Stand des Barometers während dessen war 28, 70.

Den 28sten gegen Abend, klärte sich das Wetter auf, ein frischer SO Wind aber hielt mich ab, unter Segel zu gehn; der Barometer stieg auf 29, 44. Nachmittags fuhr ich ans Land, um meinen alten Freund aufs Schiff einzuladen. Die Tschuktschen aus der Metschigmenskischen Bucht bivuakirten am Ufer, ich hielt mich aber nicht lange bei ihnen auf, sondern ging zu meinem Alten, der zwar sehr erfreut über meinen Besuch war, sich aber nur mit vieler Mühe überreden ließ, ans Schiff zu kommen. Nicht sowohl sein Alter als die Furcht, daß ich ihn ganz mitnehmen wollte, machte ihn fast unerbittlich. Als ich, um ihn hierüber zu beruhigen, ihm begreiflich machte, daß wir ganz contrairen Wind hätten, meinte er: „kein Wind kann euch abhalten, denn ihr segelt gegen den Wind!“ Die Tschuktschen sind zu dieser Ueberzeugung gelangt, durch unsere bei dem Wind, scharfsegelnde Böte, und eilten jedes Mal, wenn wir bei contrairem Winde ankamen, haufenweise ans Ufer. um die Erscheinung anzustaunen. Die Segel auf ihren Baydaren bestehen nur aus einem viereckigen Leder, und dieses, nebst der flachen Bauart ihrer Böte, ist Schuld, daß sie nur mit gutem Winde segeln können. Endlich entschloß

sich der Alte aufs Schiff zu kommen; ein junger rüstiger Tschuktsche nahm ihn auf die Schultern und trug ihn mit Leichtigkeit, Berg auf, Berg ab. Während ich mit der Einladung beschäftigt gewesen war, hatte ein Tschuktsche von der Metschigmenskischen Bucht einem meiner Leute mit Gewalt eine Scheere abgenommen, und das Messer gezogen, um sich seiner Beute zu versichern. Diese Begebenheit wäre blutig abgelaufen, wenn der Zufall nicht gerade einen von der Partie meines Freundes herbeigeführt, welcher dem Missethäter gleich wie ein Pfeil auf den Leib sprang, und ihm so seinen Raub abjagte; auch sein Chef war herbeigelaufen um Ruhe zu stiften, und als ich diesem den Vorwurf machte, daß seine Leute sich schlecht aufführten, führte er mich statt aller Antwort an eine Stelle, wo man einen Kreis auf die Erde gezeichnet, ungefähr einen Faden im Durchmesser; hier mußte der Sünder in kurzem Trabe immerfort nach einer Seite laufen. Diese Strafe ist so peinlich als seltsam, und ich glaube nicht, daß Jemand lange so laufen kann, ohne hinzufallen. Der Alte folgte mir in seiner eigenen Baydare, ward aufs Schiff gehoben, und begleitet von zwei vornehmen Tschuktschen in die Cajüte getragen, wo sich alle drei so anständig betrugen, daß sie manchem Europäer, den ich am Schiff gehabt, zum Muster hätten dienen können. Die vielen neuen Gegenstände hier, erregten ihre Aufmerksamkeit, und erweckten sie, wie es mir schien, zu sehr ernsthaften Betrachtungen. Ich ließ meinen Gästen Thee geben, dessen Gebrauch sie nicht kannten; sie warteten ab, was ich mit meiner Tasse anfangen würde, folgten dann meinem Beispiele, und der Genuß des süßen Thees gefiel ihnen wohl. Die Tschuktschen leben in ewiger Feindseligkeit mit den Amerikanern, und mein ehrwürdiger Gast erklärte sie alle geradezu für schlechte Menschen. Zum Beweis seiner Behauptung sagte er, daß sie freundlich thäten, so lange sie sich schwächer glaubten, ohne Umstände aber den Fremden beraubten und ermordeten, wenn sie ihm überlegen wären, und es ohne eigene Gefahr thun könnten; zu diesem Behuf meinte er, trügen sie die Messer im Aermel; und ihre Weiber gebrauchten sie, um den Fremden anzulocken. Einige Portraits, welche unser Maler an der amerikanischen Küste verfertigt, erkannten sie sogleich an den Knochen unter der Lippe, und einer meiner Gäste rief lebhaft, indem er sein Messer zog: „treffe ich einen solchen Kerl mit zwei Knochen, so durchbohre ich ihn!“ Auf meine Frage, wo die Amerikaner das Eisen herbekämen, erhielt ich zur Antwort: aus Colima. Sie sprachen mancherlei darüber, der Dolmetscher aber verstand nur so viel, daß die Amerikaner zu Wasser sich nach N in die Nähe von Colima begeben, ob sie aber dort mit Russen oder Tschuktschen Handel treiben, konnten wir nicht herausbringen, und ich bedauerte sehr, keinen guten Dolmetscher zu haben. Nach einer halben Stunde verließ mein Alter das Schiff; meine Geschenke nahm er nur mit Widerwillen, weil er meinte, mir kein würdiges Gegengeschenk machen zu können. Ich habe dieses Zartgefühl bei den Uebrigen nicht bemerkt; eine solche Sorge hielt keinen ab, alles herzlich gern anzunehmen. Dem Alten gab ich ein Blatt Papier, worauf ich meinen Dank für seine gute Aufnahme geschrieben; er schien es nach einiger Erklärung zu begreifen, und verwahrte es sorgfältig. Noch bat ich ihn, wenn ich im künftigen Jahre wieder herkäme, einige Rennthiere für mich in Bereitschaft zu halten; er versprach es gern und mit dem Zusatze, daß er mich dann noch reichlicher damit versorgen wolle.

Mit dem heutigen Tage endige ich unsern Aufenthalt in der St. Lorenz-Bay und will zum Schluß noch einige Bemerkungen und Observationen, die ich hier gemacht, beifügen. Mich auf eine weitläuftige Beschreibung dieser Bay einzulassen, halte ich für überflüßig, da sie durch Bellings und Saritscheffs Reise hinlänglich bekannt ist. Das Land, so unfruchtbar und jämmerlich es ist, scheint mir reich an Pelzwerk, von dem wir sehr viel gesehen, obgleich die Tschuktschen uns nie welches verhan-

delten. Besonders häufig trifft man hier die Gewratschka, ein Thier, das seine Wohnung, welche zwei Oeffnungen hat, unter der Erde baut und gewöhnlich vor einer derselben sitzt und pfeift; sein Fell gibt eine leichte Sommerkleidung, und der Tschuktsche zwingt es, wenn er es fangen will, durch Wasser, das er in eine Oeffnung gießt, zur andern herauszukommen. Eine besondere Gattung Mäuse, die sich in der Erde aufhalten, haben wir hier getroffen; Landvögel scheint es hier nicht zu geben, denn wir haben keinen einzigen gesehen.

Wenn der Tschuktsche eine Sache bewundert, so wiederholt er oft das Wort: Mezenki; ruft er jemand, so sagt er: Tumutum. Der Alte erzählte uns, daß jetzt die Zeit der starken Stürme nahe sey, der letzte wäre nur ein schwacher Wind gewesen.

Er machte uns begreiflich, daß bei einem wirklichen Sturm sich kein Mensch auf den Füßen erhalten könnte, sondern sich gleich platt an die Erde legen müßte. — Die Berührung der Nase beim Gruße, ist hier nicht gebräuchlich. — Der Wallfisch, welchen sie neulich gefangen, war bei dem letzten Sturm durch das hohe Wasser vom Ufer abgespült, und gerieth nicht weit vom Lande in unserer Nähe auf den Grund; da sie ihm am Kopf schon viel Fleisch und Speck weggeschnitten hatten, so bekam dadurch der hintere Theil das Uebergewicht, und senkte sich auf den Boden. Es war dort sieben Faden tief, und dieses betrug ⅔ von der Länge des Fisches. Mir schien dieser ungeheuer groß, in Unalaska aber erfuhr ich, daß sie zuweilen dreißig Faden lang sind; diese nennen sie dort Aliamak, und man sagte mir, daß die Leute, welche an den beiden Enden des Thieres beschäftigt sind, entsetzlich schreien müßten, um sich einander verständlich zu machen.

Breite von unserm Ankerplatz, das Mittel aus mehreren Observationen 65° 39, 33″. Abweichung der Magnetnadel 24° 45′ 0″. Breite der westlichen Spitze der niedrigen Insel 65° 37′ 38″. Länge nach den Chronometern 171° 12′ 30″.

Den 29sten August Morgens erhob sich ein schwacher Wind aus N den wir sogleich benutzten; am Mittag hatten wir die niedrige Insel umsegelt, der Wind setzte sich in N N O fest, und ich richtete den Cours nach der östlichen Spitze der St. Lorenz-Bay, um diese zu untersuchen; hierauf wollte ich meinen Lauf nach der Untiefe Choal Rees nehmen, um den äußersten schiffbaren Rand derselben zu erforschen. Gegen Abend verloren wir das Land aus dem Gesicht, der Wind wurde stark, und alle Vorboten eines Sturmes, der sich auch bald aus N O erhob, waren da. Um Mitternacht wüthete er am heftigsten, und obzwar unsere Marssegel ganz gerifft waren, fürchtete ich doch, daß die starken Windstöße, veranlaßt durch die Nähe des Landes sie herunter reißen möchten; dennoch mußte ich Segel tragen, um der Gefahr ans Land getrieben zu werden, zu entgehen. Durch die starke Strömung welche in diesem Meere Statt findet, thürmten sich die Wellen hoch und spitz, und glichen rasch auf einander folgend, einer heftigen Brandung. Nie ist unser kleiner Nurick so gewaltsam hin und her geschleudert worden; kaum war er mit der einen Seite im Meere, als die Gewalt einer zweiten Welle, die andere Seite unterzutauchen zwang, und ich begreife nicht, wie die Masten diese heftige Bewegung ausgehalten haben. Es regnete stark, und eine Dunkelheit, bei der man blindlings umhertappen mußte, verbunden mit der Strömung und der Nähe des Landes machte unsere Lage sehr gefährlich.

Den 30sten August Morgens sieben Uhr, legte sich der Sturm, und das Wetter wurde heiter. Gegen Mittag wandte sich der Wind nach N ward frisch, und wehte um acht Uhr Abends stark aus W. Die Wellen liefen hoch, aber regelmäßig. Da ich glaubte, mich in der Nähe der St. Lorenz-Insel zu befinden, ließ ich beilegen indem ich mich der Strömung wegen auf die Schiffsrechnung nicht verlassen,

und leicht auf die Insel stoßen konnte. Den 31sten um vier Uhr Morgens setzte ich bei mäßigem W Winde den Lauf nach SSO fort. Den Horizont bedeckten dichte Nebelwolken, welche undurchdringlich waren, und da mir durch diese, die Bestimmung der östlichen Seite der St. Lorenz-Insel, ohne großen Zeitverlust unmöglich war, so beschloß ich, an ihr vorbei zu segeln. Es war mir zu wichtig, noch zeitig genug in Unalaska einzutreffen, weil ich von dort nach Kodiak schicken mußte, um mir zum nächsten Jahre einen Dolmetscher bringen zu lassen. Ein solcher Bote geht auf einer dreißigen Baydare längs der südlichen Küste von Aliaksa; bei zu später Jahrszeit ist es unmöglich, diese Reise zu unternehmen, welche man schon im Sommer ein Wagstück nennen kann, denn diese Böte, oder Posten, wie man sie in Unalaska nennt, gehen nicht selten verloren.

Am Mittag erhaschten wir auf einen Augenblick die Sonne, und fanden die Breite 63° 13′, Länge der Chronometer nach der Schiffsrechnung 167° 54′. Von hier richtete ich den Cours S. t. S ½ O um School Rees zu untersuchen; die Tiefe nahm von neunzehn Faden bis Mitternacht auf 15 ½ ab, der Boden bestand aus Thonerde. Der Wind variirte von NW nach NO, dabei trübes Wetter und Regen.

Den 1ten September. Um neun Uhr wehte der Wind stark aus NW. Die Tiefe betrug nur 13 ½ Faden über einen Grund von grauem Sande. Der Wind ward so heftig, daß wir gezwungen waren, alle Riffe zu nehmen; der Barometer kündigte einen heftigen Sturm an; alles dieses bewog mich, die Untersuchung von School Rees aufzugeben. Wir befanden uns schon in einer sehr gefährlichen Lage, da der nordwestliche Sturm uns nicht erlaubte, nach W, der einzigen Richtung die uns vor Untiefen sicherte, vorzurücken. Ich steuerte unter gerifften Marssegeln, welche eigentlich des Sturmes wegen, ganz eingenommen seyn mußten, S. W. t. W ½ W. Um elf Uhr hatte die Tiefe schon bis auf neun Faden abgenommen; meine Unruhe war groß, denn unsere Lage verschlimmerte sich; plötzlich fanden wir gegen Mittag wieder fünfzehn Faden Tiefe, diese blieb bis sechs Uhr, nahm gegen die Nacht noch zu, und wir waren der drohenden Gefahr entrissen, als auch der Wind nachgab, und der Himmel sich während der Nacht aufklärte.

Den 2ten September. Die freundlich aufgehende Sonne, ein Anblick den wir lang entbehrt, verkündigte einen schönen Tag, der Wind wehte frisch aus Westen und ich steuerte S. t. O. nach Unalaska. Kurz vor Mittag nahm ich einige Höhen, aus welchen die Breite berechnet, 59° 42′, Länge nach den Chronometern 169° 53′. Die Tiefe 26 Faden über feinem, weißen Sande.

Den 3ten. Um sechs Uhr Nachmittags ward vom Mastkorb aus, die Insel St. Paul in S. W. t. in einer Entfernung von zwanzig Meilen gesehen; es waren nur drei Hügel sichtbar, welche kaum über dem Horizont hervorragten, wahrscheinlich die höchsten Stellen der Insel, die aus niedrigem Lande bestehen soll. Viele Wasservögel flogen um das Schiff, so furchtlos, daß einige davon sich fangen ließen. Am folgenden Morgen segelten wir der Insel St. Georgien in einer Entfernung von achtzehn Meilen vorbei; sie lag uns in W und der kaum anbrechende Tag erlaubte uns nicht, sie deutlich zu sehen.

Ein starker NNW führte uns rasch auf Unalaska zu; um acht Uhr Morgens entdeckten wir in S ein Schiff, kaum bemerkbar durch die weite Ferne. Seit Brasilien war es das Erste dem wir begegneten, und in diesem Meere erwarteten wir ein solches Zusammentreffen am wenigsten. Als wir es am Mittag eingeholt, zeigte ich die Flagge, und nachdem der Scuner von zwei Masten dasselbe gethan, erkannte ich, daß er der russisch-amerikanischen Kompagnie gehörte. Er hatte, wie ich durch eine kurze Un-

terredung erfuhr, von den Inseln St. Paul und St. Georgien eine Ladung Felle eingenommen, und brachte diese nach der Insel Sitka.

Den 5sten September. Nachdem wir eine stürmische Nacht überstanden, befanden wir uns nach der Schiffsrechnung zwanzig Meilen von Unalaska entfernt; ein dichter Nebel, welcher das Land verbarg, raubte uns die Hoffnung, noch heute den Hafen zu erreichen. Um fünf Uhr Nachmittags verzog er sich auf einen Augenblick, und wir sahen in geringer Entfernung ein hohes Land, welches ich für die NO Spitze der Insel Unalaska hielt; da er aber gleich wieder das Land verhüllte, mußten wir in See gehen, und die ganze Nacht bei feinem Regen und schwachem NO Winde laviren.

Den 6ten bei Anbruch des Tages verschwand der Nebel, und die NO Spitze der Insel, welche wir jetzt ganz deutlich sahen, war nur sechs Meilen von uns entfernt. Selten wird ein Seefahrer einen so grauenvollen und öden Anblick haben, als diese Insel, besonders von ihrer NO Seite gewährt. Schwarze Lavaufer steigen senkrecht aus dem Meere empor, bis zu einer Höhe, welche ewiges Eis bedeckt. Die ganze Insel scheint aus lauter spitzen, dicht neben einanderliegenden Bergen zu bestehen, wovon einige so hoch sind, daß ihre Gipfel bis in die Wolken reichen. Heute war der Anblick minder traurig, denn selbst die höchsten Gipfel waren wolkenlos, und die Sonne malte ihre Eisdecke rosenroth. Um sechs Uhr erhob sich ein mäßiger Wind aus SO, der, weil er contrair war, uns zwang, den Tag und die ganze Nacht in der Nähe von Unalaska zu laviren. Am 7ten September erhob sich endlich ein zwar nur schwacher, aber günstiger Wind aus NO, den wir benutzten, indem wir den Cours auf den Hafen Illiulink nahmen, wo die amerikanische Kompagnie eine Besitzung hat; kaum aber hatten wir uns dem Eingange des Hafens, welcher von hohen Bergen umringt ist, genähert, so hörte der Wind ganz auf. Vor dem Eingange zu ankern ist unmöglich, da man auf hundert Faden keinen Grund findet, und die augenblicklichen Windstöße, aus verschiedenen Richtungen, machten das Einlaufen gefährlich, da wir so leicht aufs Land getrieben werden konnten; unterdeß war die Nachricht von der Ankunft eines Schiffes im Hafen bekannt geworden, und der Agent der amerikanischen Kompagnie Kriukof, kam mit fünf großen, vier und zwanzig rudrigen Baydaren, um uns in den Hafen zu bugsiren, eine Aufmerksamkeit, die wir alle mit Dank erkannten, da wir ohne dieselbe ihn heute nicht hätten erreichen können. Hier gewährten uns die vielen Aleuten, in ihren kleinen, einsitzigen Baydaren, welche die Neugier herbeigetrieben, einen seltsamen Anblick. Um 1 Uhr Nachmittags ließen wir die Anker im östlichen Theil des Capitain-Hafens, dem Dorfe Illiuliuk gegenüber, fallen. Man liegt hier sehr sicher, und man könnte in der Welt keinen bessern Hafen finden, wenn das Ein- und Auslaufen nur nicht so schwer wäre. Herr Kriukof hatte, um uns zu erquicken, ein Bad nach russischer Art bereiten lassen, und dieses Nationalbad, das dem Russen nach einer langen Reise ein unentbehrliches Bedürfniß ist, ward uns noch angenehmer, durch die Erinnerung an das liebe Vaterland.

Obzwar auf Unalaska und den übrigen Aleutischen Inseln nur zwölf Stück Rindvieh, welche der amerikanischen Kompagnie gehören, befindlich sind, so ließ doch Herr Kriukof noch heute einen Ochsen schlachten, und schickte täglich der ganzen Mannschaft frisches Fleisch; auch mit Kartoffeln, Rüben und Rettig, den einzigen Gemüse-Gattungen, die hier fortkommen, versorgte er uns aus seinem Garten; diese frischen Lebensmittel gaben uns Allen neue Kräfte, und ich hatte die Freude, meine Mannschaft vollkommen gesund zu sehen. Den 8ten September Morgens, lief das kleine Fahrzeug Tschirik, welches wir zwischen Unalaska und St. Paul gesehen, in den Hafen. Von dem Kapitain desselben,

Herrn Binzemann, *) erfuhr ich, daß man von der Insel St. Paul, die er kürzlich verlassen, bei sehr heiterem Wetter eine Insel in S. W. t. W. sehen könne; er habe den Versuch gemacht, diese jetzt aufzufinden, sey aber durch die Nebel daran verhindert worden. Auch Herr Kriukof, welcher vor mehreren Jahren einige Zeit auf St. Paul gelebt, versicherte, von dort aus bei heiterem Wetter Land gesehen zu haben. Ich habe mir fest vorgenommen, im nächsten Jahre auf meiner Fahrt nach der Beeringsstraße, diese Gegend genau zu untersuchen, und sollte diese Insel wirklich existiren, so hoffe ich, sie zu finden.

Meiner Instruction zufolge, sollte ich von Unalaska nach den Sandwich-Inseln gehen, damit meine Mannschaft dort von den gehabten Beschwerden einige Zeit ausruhen, und ich mich zur bevorstehenden Fahrt in die Südsee mit frischen Lebensmitteln versorgen möchte; dieser Plan wäre allerdings gut gewesen; wenn ich dort mit Sicherheit auf die nöthige Provision hätte rechnen können; dieses aber war, nach allen Nachrichten, die ich durch die amerikanischen Schiffscapitains über die Sandwich-Inseln einzog, durchaus nicht zu hoffen. Um also in keine Verlegenheit dieser Art zu gerathen, beschloß ich, von hier nach Californien zu segeln, dort in dem schönen Hafen St. Francisco meiner Mannschaft einige Wochen Ruhe zu geben, während dessen das Schiff zu repariren, uns mit Wasser, Holz und Lebensmitteln zu versorgen, und alsdann die Sandwich-Inseln nur auf kurze Zeit zu besuchen.

In Unalaska durfte ich nicht lange verweilen, weil die Navigation hier in später Jahrszeit, der starken Stürme wegen, gefährlich ist; ich befahl also, unsern Wasservorrath so rasch als möglich einzunehmen, um die Reise bald wieder antreten zu können. Unterdeß hatte ich ein Verzeichniß aller meiner Bedürfnisse fürs kommende Jahr aufgesetzt, und dem Agenten der amerikanischen Kompagnie überreicht, welcher, auf Befehl der Directoren der Kompagnie in St. Petersburg, verpflichtet war, meine Forderungen zu erfüllen; diese bestanden in folgenden:

1. Eine Baydare von 24 Rudern, zwei dergleichen einsitzige, und zwei dreisitzige verfertigen zu lassen; 2. fünfzehn gesunde, starke Aleuten mit ihrer ganzen Amunition bereit zu halten, welche geübt wären, mit den Baydaren umzugehen. 3. Für die ganze Mannschaft Calmaicas von Seelöwen-Hälsen, welche gegen den Regen schützen und undurchdringlich sind, bereit zu halten, und 4. sogleich Jemand nach der Insel Kodiak abzufertigen, um von dort durch den Agenten der amerikanischen Kompagnie einen Dolmetscher zu erhalten, der die Sprache der Völker kenne, welche nördlich von der Insel Alaksa die Küste Amerikas bewohnen. Dieser letzte Punkt war am schwierigsten, da die Jahrszeit schon so weit vorgerückt, mit beständigen Stürmen drohte, welche das kleine Fahrzeug den größten Gefahren aussetzte, indem das Landen im freien Ocean sehr beschwerlich, und oft unmöglich ist. Dennoch war mir ein Dolmetscher für die Beeringsstraße zu wichtig; die Sendung mußte unternommen werden, und es fanden sich drei entschlossene Aleuten, welche sich selbst zu dieser Fahrt erboten.

Den 11ten September. Zur Feier des Namenstages unseres Kaisers, gab Herr Kriukof gestern der ganzen Equipage am Lande ein Mittagsmahl, und Nachmittags begaben wir uns in eine große unterirdische Wohnung, wo eine Menge Aleuten zum Tanz versammelt waren. Ich glaube gewiß, daß ihre Spiele und Tänze in früherer Zeit, als sie noch im Besitz ihrer Freiheit waren, anders gewesen sind als jetzt, wo die Sclaverei sie beinah zu Thieren herabgewürdigt hat, und wo dieses Schauspiel

*) Herr Binzemann, von Geburt ein Preuße, hat den größten Theil seines Lebens auf der See zugebracht, wo er verschiedene Kauffarthei-Schiffe führte, und ist jetzt im Dienste der amerikanischen Kompagnie.

weder erfreulich noch belustigend ist. Das Orchester bestand aus drei Aleuten mit Tambourins, womit sie eine einfache, traurige, nur drei Töne enthaltende Melodie, begleiteten. Es erschien immer nur Eine Tänzerin, welche ohne allen Ausdruck ein Paar Sprünge machte, und dann unter den Zuschauern verschwand. Der Anblick dieser Menschen, welche mit traurigen Gebehrden vor mir herumspringen mußten, peinigte mich, und meine Matrosen, welche sich ebenfalls gedrückt fühlten, stimmten, um sich zu erheitern, ein fröhliches Lied an, wobei zwei von ihnen sich in die Mitte des Kreises stellten, und einen Nationaltanz ausführten. Dieser rasche Uebergang erfreute uns alle, und selbst in den Augen der Aleuten, welche bis jetzt mit gebückten Häuptern da gestanden, blitzte ein Strahl der Freude. Ein Diener der amerikanischen Kompagnie (Promischlenoi) welcher als rüstiger Jüngling sein russisches Vaterland verlassen, und in dieser Gegend alt und grau geworden war, stürzte jetzt plötzlich zur Thür herein, und rief mit gefalteten, zum Himmel erhobenen Händen: „das sind Russen, das sind Russen; o theures, geliebtes Vaterland!“ Auf seinem ehrwürdigen Gesichte lag in diesem Augenblick der Ausdruck eines seligen Gefühls; Freudenthränen benetzten seine bleichen, eingefallenen Wangen, und er verbarg sich, um sich seiner Wehmuth zu überlassen. Der Auftritt erschütterte mich, ich versetzte mich lebhaft in die Lage des Alten, dem seine, im Vaterlande glücklich verlebte Jugend, jetzt in schmerzlicher Erinnerung vor die Seele trat. In der Hoffnung, im Schooße seiner Familie ein sorgenfreies Alter genießen zu können, war er hergekommen, und mußte nun, wie viele andere, in dieser Wüste sein Leben enden.

---

mbourins, womit
rschien immer nur
ter den Zuschauern
nir herumspringen
timmten, um sich
ises stellten, und
t in den Augen der
Freude. Ein Die-
sein russisches Va-
plötzlich zur Thür
das sind Russen;
ugenblick der Aus-
Wangen, und er
ich versetzte mich
ezt in schmerzlicher
rgenfreies Alter ge-
Wüste sein Leben