

Herr k. k. Bergrath F. Foetterle gab eine gedrängte Uebersicht der zur Auffindung einer nordwestlichen Durchfahrt im Norden des amerikanischen Festlandes aus der Baffins-Bay in den stillen Ocean bisher unternommenen arctischen Expeditionen :

Die neuesten bekannt gewordenen Resultate der Expedition mit der Schraubendampfer-Yacht „Fox“ unter dem Commando des Capitäns F. L. Mc Clintock, welche Gewissheit über das Schicksal der J. Franklin'schen Expedition zurückbrachte, hatte neuerdings das Interesse an den arctischen Expeditionen rege gemacht und zahlreiche Mittheilungen hierüber hervorgerufen. Eine derartige sehr gelungene Zusammenstellung ist vor kurzem in dem „New-York Herald“ erschienen, die mir namentlich zu dieser Mittheilung Veranlassung gibt.

Die Geschichte der arctischen Expeditionen geht sehr weit zurück, denn schon im J. 1616 entdeckte Baffin die nach ihm benannte Bay; das Interesse an der Entdeckung einer nordwestlichen Passage wurde jedoch am lebhaftesten hervorgerufen, als um die Mitte des vorigen Jahrhunderts, im Jahre 1743, die englische Admiralität einen Preis von 20.000 Pfd. St. auf dieselbe setzte. Von da an wiederholten sich diese Expeditionen mit zeitweiligen Unterbrechungen bis zu der unglücklichen Expedition des „Erebus“ und „Terror“ unter J. Franklin's Commando, wo sie eine andere Richtung nahmen, nämlich die Erzielung von Gewissheit über die Schicksale dieser beiden Schiffe.

In den Zeitraum von 1743 bis 1818 fallen zwei oder drei erfolglose Meer- und Land-Expeditionen. Bei einer derselben drang Capitän Phipps (nachmals Lord Mulgrave) von dem damahls noch jungen Nelson begleitet, bis 80° 48' N. Br., längs der Ostküste von Spitzbergen vor. Der berühmte Capitän Cook kam bis Icy-Cape (70° 45' N. Br.), konnte aber des Eises wegen nicht weiter vordringen. Gleichzeitig unternahm Mr. Hearne Landreisen von Hudson's Bay gegen das Polarmeer, wobei er den Coppermine-Fluss entdeckte; Mr. Mackenzie fuhr einen andern Fluss, dem er seinen Namen gab, abwärts bis zu einer Insel, an der man Ebbe und Fluth beobachtete; doch ist es ungewiss, ob er wirklich den Ocean erreicht habe. Seitdem ist man diesen beiden Flüssen bis an ihre Mündung in das Polarmeer nachgegangen. Im Jahre 1817 meldeten die Grönlandfahrer, das Meer sei eisfreier als je bevor, und die britische Admiralität beschloss einen neuen Versuch, die NW-Durchfahrt zu entdecken und wo möglich, den Pol zu erreichen. Demnach verliessen am 18. April 1818, Capt. (später Sir John) Ross und Lieut. (später Sir Edward) Parry die Themse am Bord der „Isabella“ und des „Alexander“ und fuhren gegen Cap Farewell, das sie in etwa fünf Wochen vorbeifuhren und dann mitten durch das Eis nach Cap Dudley Digges. Von dort fuhren sie in den Smith's Sund ein und schlossen nach genauer Untersuchung, da sie vermeintlich querüberliegendes Festland gesehen hatten, dass dieser Sund, so wie Jones- und Lancaster-Sund, Bayen ohne Ausgang seien. Nach Vermessung der Cumberland's Meerenge und der daran gelegenen Küsten kam Capitän Ross im nächsten October nach England zurück, ohne irgend eine wichtige Entdeckung gemacht zu haben. Zugleich mit Ross's und Parry's Abreise, segelten Capitän Buchan und Lieutenant (nachmals Sir John) Franklin auf der „Trent“ und der „Dorothea“ nach dem Meer von Spitzbergen, um den Nordpol zu erreichen und fanden eine angenehme milde Temperatur und einen Himmel, dem italienischen gleich an Helle und Bläue. Von allen Seiten von Eisbergen

umschlossen, wurde das Vorwärtskommen fast unmöglich, und obwohl sie eine Breite von 80° 34' N. erreicht hatten, kamen sie im October 1818 nach England zurück, nachdem die „Dorothea“ auf dem Weg gegen die grönländische Küste mitten im Eis, nahezu einem Windstoss erlegen wäre. Im Jahre 1819 versuchten Parry und Lieutenant Liddon, mit der Ansicht, dass Capitän Ross' Meinung, als sei Lancaster-Sund eine geschlossene Bucht, irrig sei, eine Durchfahrt aus derselben zu finden. Ihre Schiffe „Hecla“ und „Griper“ mit 94 Mann Equipage und Proviant auf 2 Jahre, verliessen die Nore am 11. Mai 1819. Sie kamen, mitten unter sehr starkem Eis, durch die Davis'-Strasse und Baffin's-Bay in den Lancaster-Sund und aus diesem in die Barrow's-Strasse, so von Parry nach einem der Lords der Admiralität, als Beförderer der Expedition, benannt. Da sie dort unter Eis geriethen, fuhren sie südwärts in eine Bucht, die sie „Prinz Regent's Bay“ benannten. Auf der Rückfahrt wendeten sie sich westwärts bei Cap Hurd, Cap Hotham und Beechey-Insel vorbei, und von dort in den Wellington-Canal nordwärts bis zur Melville-Insel, wo sie überwinterten. Lieutenant Parry hielt seine Mannschaft mit häufigen Jagden, Theater und anderem Zeitvertreib bei gutem Muth während des trüben Winters. Am 2. August 1820 brach das Eis auf, so dass man weit genug vordringen konnte, um das Westende von der Melville-Insel in Sicht zu bekommen. Dort entdeckte man abermals einen Strich Landes und nannte ihn „Banks's Land“. Das weitere Vordringen nach W. schien unmöglich; die Schiffe kehrten also heimwärts, nachdem sie um 30° W. L. weiter vorgedrungen waren, als irgend ein früherer Seefahrer, mehrere neue Küsten, Buchten und Inseln entdeckt und das Dasein eines Polarmeeres im N. des Amerikanischen Festlandes ausser Zweifel gesetzt hatten.

Im Sept. 1819, brachte von York-Factory (Hudsons-Bay) aus Sir J. Franklin, begleitet von Dr. Richardson, den beiden See-Cadetten Back und Hood und dem Matrosen Hepburn, eine Land-Expedition in Gang. Seine Absicht war, die Nordküste Amerika's vom Coppermine-Fluss ostwärts zu durchforschen. Die Reise war lang und gefahrbringend; die Gesellschaft litt ungeheuer durch Hunger und Kälte. Im Laufe von 3 Jahren legte sie 5.450 (englische) Meilen zurück, bis an einen Küstenpunkt in gleicher westlicher Höhe mit Point Barrow.

Capitän Parry, ermuthigt durch den Erfolg seiner ersten Reise, trat im Mai 1821 eine zweite an, mit dem „Hecla“ und der „Fury,“ in der Absicht, durch die Hudson's-Strasse die Repulse-Bay zu erreichen, wobei er darauf rechnete, die NW.-Durchfahrt südlich von der Melville-Insel zu finden, wo er bei der ersten Reise durch Eis aufgehalten worden war. Nachdem er die Southhampton Insel in Sicht bekommen hatte, segelte Capitän Parry den Fox-Kanal hinauf, fand aber bald, dass dort kein Ausweg vorhanden sei. Sein Versuch in der Repulse-Bay blieb ebenfalls erfolglos. Hierauf fuhr er der Küste entlang und gerieth in ein Labyrinth kleiner Inseln, dann in die offene See, wo er vor einem Nord-Winde segelte, bis er sich endlich am 3. September genau auf demselben Punct befand, von dem er am 6. August ausgegangen war. Nun fuhr er Nordwärts der Küste nach, untersuchte jeden Kanal und jede Oeffnung, bis die Schiffe mitten im nördlichen Meere einfroren. Im Juli brach das Eis durch; sie setzten ihre Untersuchungen noch durch einige Zeit fort und kehrten dann im October 1823 nach England zurück, ohne ein bestimmtes Resultat über die NW.-Durchfahrt erlangt zu haben. Im Mai 1824 segelte Capitän Parry wieder mit den Briggs „Hecla“ und „Fury“

aus, kam aber diessmal nicht über Port Bowen im Lancaster-Sund, wo die „Fury“ an das Land getrieben und verlassen wurde, worauf die „Hecla“ heimkehrte.

Die nächstfolgende Expedition des „Blossom“, Capitän Beechey (1825) sollte Cap Horn umschiffen und durch die Behring's-Strasse in die Polarsee gelangen. Sie erreichte am 22. Juli den Kotzebue-Sund und segelte von dort nach der Insel Chamisso, um dort Capitän Franklin, der eben seine 3. Expedition ausführte, zu erwarten. Capitän Beechey nahm die Küste nach W. zu mit einem Boot auf und kam 126 (Engl.) Meilen weit bis Cap Barrow, ohne Capitän Franklin zu begegnen, der, wie sich später ergab, 146 Meilen von dieser Stelle weg die Küste erreicht hatte. Capitän Beechey kam im October 1828 nach England zurück. Capitän Franklin's Plan war, den Mackenzie-Fluss bis an das Meer mit Booten herabzufahren und von dort bis Jey Cape oder Behring's-Strasse vorzudringen, mit einer zweiten Abtheilung aber ostwärts an den Coppermine-Fluss zu gelangen. Mit ihm waren Dr. Richardson und Lieutenant Back, seine früheren Gefährten. Im Juli 1825 erreichten sie Fort Chippewyan, kamen wohlbehalten bis an den grossen Bärensee, wo sie ein Winterlager aufschlugen und von wo eine kleine Abtheilung unter Capitän Franklin's persönlicher Führung 1000 (Engl.) Meilen weit den Mackenzie-Fluss herabfuhr, bis sie von einer Anhöhe auf der Insel Garry, die offene, ganz eisfreie See vor sich ausgebreitet sah. An dieser Stelle zog Capitän Franklin eine seidene Flagge auf, die seine erste Gattin verfertigt und ihm zum Abschied, als sie bereits auf dem Todtenbette lag, mit der Weisung sie aufzuhissen, sobald er das langersehnte Polarmeer erblicken würde, verehrt hatte.

Durch den Erfolg seiner Expedition zufrieden gestellt, kehrte Capitän Franklin am 8. September zu seinen Gefährten am Bärensee zurück und überwinterte dort 7 bis 8 Monate lang. Mit Beginn des Sommers, gingen wieder 2 Abtheilungen den Mackenziefuss abwärts; die von Capitän Franklin geführte schlug an der Mündung des Flusses eine westliche Richtung ein, die unter Dr. Richardson eine östliche. Erstere gelangte, wie oben gesagt, nicht weit genug nach Westen, um das nach ihr ausgesandte Boot des „Blossom“ erreichen zu können.

Zu ungefähr derselben Zeit wurden einige Excursionen auf eigene Rechnung in den Polar-Meeren um die Küsten Grönland's herum angestellt; unter diesen waren insbesondere Mr. Scoresby, ein erfahrener Wallfischfänger und Capitän Clavering der britischen Marine, ohne dass sie jedoch die NW.-Durchfahrt entdeckt hätten.

Der Versuch, den Nordpol zu Schiff zu erreichen, wurde nun einige Zeit lang aufgegeben und Capitän Parry versuchte mittelst Booten mit Kufen, die zugleich als Schlitten dienen konnten, über die gefrorne See zu gelangen. Er ging im Mai 1827 von Spitzbergen ab, und kam nach einer mühevollen und gefährlichen Reise bis 82° 45' N. Br. nahezu an die äusserste Grenze des thierischen Lebens, musste von dort aber wieder zurück. Im Mai 1828 begann Capitän Ross in Begleitung seines Neffen, Commander James Ross, am Bord der „Victory“ seine 2. Reise zur Aufsuchung der NW.-Durchfahrt mittelst irgend eines Ausgangs aus der Prince Regent's Durchfahrt. Sie kamen durch den Lancaster-Sund in die Brentford-Bay, wo sie landeten und das Festland „Boothia“ benannten, zu Ehren des Sir John Booth, der die Expedition ausgerüstet hatte. Sie überwinterten in Felix Harbour. Beide Stellen erlangten später eine Bedeutung durch den

Besuch der Yacht „Fox“ und durch Mc Clintock's Auffindung der Reste von Franklin's Expedition. Hier erlangte James Ross auch die Gewissheit, dass der magnetische Nordpol im südlichen Theil von Boothia liege. Während der vierjährigen Dauer der Expedition erduldet die Mannschaft die äussersten Entbehrungen. Am 22. Mai 1832 wurde die „Victory“ preisgegeben und die Bemannung begann die furchtbare Reise über die gefrorne Land- und Seestrecke bis Baffin's-Bay in ihren Booten. Am 29. August kamen sie an die Mündung von Prince Regent's Bucht, fanden die Barrow-Strasse von undurchdringlichen Eismassen verstopft, zogen die Boote an den Strand und schlugen ihre Zelte auf. Nach etwa monathlanger vergeblicher Erwartung einer Möglichkeit vorwärts zu kommen, giengen sie nach Fury Beach zurück, um dort zum vierten Mal einen Polarwinter zu erleben. Sie kamen dort am 7. October an, nachdem sie ihre Boote in Batty-Bay am Strande gelassen und ihre Vorräthe auf Schlitten über das Eis gezogen hatten. Der Winter zeigte sich ungewöhnlich hart; im Juli 1833 giengen sie an die Stelle zurück, wo sie die Boote gelassen hatten, und nachdem sie einen Monath lang auf offene Durchfahrt gewartet hatten, setzten sie ihren Weg gegen die Baffin's-Bay fort. Sie fanden die Barrow-Strasse offen und segelten bis über Admiralty Inlet hinaus. Am 26. August kam ein Segel in Sicht; es war die „Isabella“ von Hull, die einst Capitän Ross selbst befehligt hatte. Die unglücklichen Seefahrer wurden an Bord genommen und nach England gebracht, wo sie am 11. October 1833 nach vierjähriger Abwesenheit, landeten. Capitän Ross's lange Abwesenheit hatte grosse Besorgniss erregt und im Februar 1833 segelte Capitän Back, um ihn aufzusuchen, von Mortreal ab, den St. Lawrence stromaufwärts und gelangte am 11. Mai nach Sault St. Marie; dann am Ufer des Oberrn Sees nach Fort Chippewyan und Fort Resolution am grossen Slaven See. Am 8. August kamen sie an den Fisch- und Hoar Frost-Fluss, den sie stromabwärts befuhren, so weit es die Stromschnellen zuliessen. Auf der Rückkehr schlugen sie ihr Winterlager am grossen Slaven-See auf. Die Kälte war heftig und die Reisenden erduldeten während ihrer ganzen Unternehmung kaum glaubliche Leiden. Gegen Mitte April, als sie so eben zur Wiederaufnahme der Reise nach dem Polarmeere sich anschiekten, wurden sie durch die Nachricht von Capitän Ross's Rettung höchlich erfreut. Capitän Back fuhr dennoch den Fischfluss auf Booten 530 (Engl.) Meilen weit stromabwärts und erreichte die See etwa 37 Meilen südlich vom Coppermine. Das hier entdeckte Land nannte er „King William's Land“, von hier trat er die Rückreise an und erreichte England im September 1835. Im Juni 1836 trat Capitän Back mit dem „Terror“ eine neue Reise durch die Davis's- und Hudson's-Strasse an, wurde dort im Juli vom Eise überrascht und durch vier Monathe eingeschlossen.

Die Gefahren, welche der „Terror“ überstand, sind sicher beispieellos in der Geschichte arctischer Unternehmungen; das Schiff, fest eingeschlossen zwischen schreckenerregenden Eisbergen, wurde auf einer Strecke von etwa 4 (englischen) Meilen zwischen Cap Comfort und der Mitte von Hudsons-Bay herumgestossen und herumgetrieben, bis das ganze Holzwerk zerschlagen war und die Mannschaft jeden Augenblick ihr Ende erwartete. Man versuchte das Eis zu zerschneiden; zum Glück brach es im Juli auf, und der „Terror“ wurde aus seiner drohenden Lage befreit; doch in solchem Zustande, dass Cap. Back geradenwegs nach England zurückkehren musste. Allmählig nach Vorn einsinkend, erreichte das

Schiff die NW. Küste Irlands und wurde am 3. Sept. bei Lough Swilly gestrandet; 3 Stunden später wäre es in die Tiefe versunken. Das ganze Holzwerk war verbogen und auseinander gerent; viele Nägel waren gebrochen oder gelockert, der Vordertheil ganz weg, der Kiel 20 Fuss aufwärts und 10 Fuss der Hintersteven waren über  $3\frac{1}{2}$  Fuss weit nach der Seite gedrückt, so dass das Wasser rückwärts einen offenen Eingang fand. Als der „Terror“ später zur Zeit der Ebbe am trockenen Strand lag, mochte sich wohl die Mannschaft wundern, dass sie überhaupt das vaterländische Gestade wieder erreicht habe und der göttlichen Allmacht und Barmherzigkeit für ihre Erhaltung danken.

Zugleich mit Capitän Back's Expedition sandte die Hudsons-Bay-Compagnie zwei ihrer Beamten: Dease und Simpson aus, zur Aufnahme jener Strecken der N. Küste, welche die Capitäns Franklin und Back nicht erreicht hatten. Sie fuhren den Mackenzie abwärts, gingen der Küste ostwärts nach, entdeckten die beiden Flüsse Garry und Colville und neues Land, das sie „Victoria“ benannten. Im nächsten Jahr (1839) fuhren sie durch die Meerenge (jetzt „Dease's Strasse“ genannt) zwischen Victoria und dem Festland und versicherten sich, dass Boothia eine Insel sei. Nachdem sie von einer Anhöhe den offenen Golf von Boothia erblickt und die Küstenlinie bis dahin bestimmt hatten, kamen sie nach einer Reise von 1,600 (englischen) Meilen auf Booten im Polarmeer, am 16. September an den Coppermine-Fluss zurück.

Auf Anlass der Hudsons-Bay-Compagnie ging abermals unter Herrn Rae's Führung eine Land-Expedition über Canada aus, und kam am 8. October 1846 bis York-Factory. Der Zweck war die Durchforschung der offenen Bucht vom Punete, den Dease und Simpson erreicht hatten, ostwärts bis zur Fury- und Hecla-Strasse und somit eine Anknüpfung dieser Entdeckungen an jene der zweiten Reise der Capitäns Parry und Ross. Man verliess im Juli 1847 York Factory in 2 Booten jedes zu 6 Mann, gelangte längs der Küste von Hudson's-Bay nach Churchill, passirte die Chesterfield-Bucht am 13. Juli und erreichte die Spitze von Repulse-Bay am 25. Zu dieser Zeit hinderte das Eis jedes weitere Vorgehen, und man überwinterte in Repulse-Bay. Im April 1848 ging eine Abtheilung in Schlitten westwärts und Ross selbst gelangte zu Fuss bis in Sicht des mit Inseln gefüllten eisbedeckten Meeres, welches sich als die Lord-Majors-Bay erwies, in der einige Jahre früher der „Victory“ unter Sir John Ross ein Unfall begegnet war. Die Rae'sche Expedition gelangte indess nicht an den äussersten, von Dease und Simpson erreichten Punct, und trat am 12. August den Heimweg von Repulse-Bay an.

Nun kommen wir an Sir John Franklin's letzte verhängnissvolle Reise, die durch nahe 12 Jahre in so tiefes Dunkel gehüllt blieb, in welches erst neuerlichst durch Lieutenant Mc Clintock's Entdeckung so viel Licht eindrang. Die britische Admiralität rüstete den „Erebus“ und den „Terror“ zu einer neuen arctischen Expedition aus und vertraute den Befehl dem Capitän Franklin unter Assistenz der Capitäne Crozier und Fitz James. Officiere und Mannschaft, deren nicht einer wiederkehren sollte, von ihren Leiden Kunde zu bringen, waren unter den besten ausgesucht. Am 19. Mai 1845 verliessen die Schiffe die Themse, um die NW. Durchfahrt aufzusuchen. Sie waren angewiesen, durch die Davis-Strasse, Baffins-Bay und Lancaster-Sund, dann durch die Barrows-Strasse, gegen die Melville-Insel vorzudringen, da man hoffte, eine offene Durchfahrt nach der Behrings-Strasse zu finden. Die so zu durchfahrende Strecke betrug

etwa 900 (englische) Meilen. Die Instructionen lauteten dahin, dass bei dem Vorrücken nach W. man sich nicht mit Untersuchung etwaiger Ausgänge an der N. oder S. Seite aufhalten, sondern gerade bis etwa  $74\frac{1}{2}^{\circ}$  N. Br. bis Cape Walker ( $98^{\circ}$  W. L.) vorgehen und von dort die Behring's-Strasse zu erreichen suchen solle. Im Falle eines Hindernisses sollten die Schiffe den Wellington-Canal zwischen den Inseln Dover und Cornwallis durchfahren, wenn derselbe einen gangbareren Ausweg aus dem Archipel und einen leichtern Eintritt in die offene See darbieten sollte. Nach dem Durchgang durch die Behring's-Strasse sollte die Expedition über die Sandwich-Inseln nach Panama gelangen und dort einen Officier mit Berichten an das Land setzen.

Der „Erebus“ und der „Terror“ fuhren im Juli 1845 in die Davis-Strasse ein, und wurden — zum letztenmal — am 26. desselben Monats, unter  $74^{\circ} 48'$  N. B. und  $66^{\circ} 13'$  W. L. (nicht weit vom Mittelpuncte der Baffins-Bay und an 210 (englische) Meilen vom Eingang von Lancaster-Sund) vom Wallfischfänger „Prince of Wales“ gesehen.

Gegen Ende 1847 begann die Besorgniss über das Schicksal Capitän Franklin's und seiner Mannschaft, und, nachdem man seit ihrer Begegnung mit dem „Prince of Wales“ nicht die geringste Nachricht von ihnen erhalten, fürchtete man, das Schicksal der „Fury“ unter Sir Edw. Parry oder der „Victory“ unter Sir John Ross, habe auch sie erreicht. Die Regierung entschied sich schnell, drei Expeditionen zu ihrer Aufsuchung auszusenden. Die erste, unter Capitän Henry Kellet, vom „Herald“, mit 26 Kanonen (damals im stillen Ocean) mit Beihilfe des Commander Thomas E. L. Moore, vom Ausmessungsschiff „Plover“, sollte durch die Behring's-Strasse der Franklin'schen Expedition zu Hilfe kommen, falls sie die NW. Durchfahrt zurückgelegt hätte, und an irgend einer vorgerückten Stelle des Polarmeeres eingefroren wäre. Die zweite, unter Sir John Richardson, sollte zu Land und auf Booten den Mackenzie stromabwärts verfolgen und die Küste nordwestwärts von Coppermine untersuchen, falls die Expedition auf Booten in den westlichen Theil des nördlichen Archipels gelangt wäre, und sich bis an das Festland Amerikas Bahn gebrochen hätte. Die dritte, aus den Schiffen „Enterprise“ und „Investigator“ unter Sir James Clarke Ross bestehend, hatte die Aufgabe, durch den Lancaster-Sund und die Barrow's-Strasse vorzudringen und nach W. hin alle Spuren der vermissten Schiffe so weit zu untersuchen, als sie in den Archipel gelangen könnte. Diese letzte Expedition war für den Fall berechnet, dass Sir John Franklin entweder am eigentlichen Eingang der vermutheten Durchfahrt oder an irgend einer Stelle an dessen Seite aufgehalten worden wäre und versucht hätte, denselben Weg in entgegengesetzter Richtung zurückzulegen. Diese Pläne schienen grossartig und umfassend angelegt, und es wurde möglichst schnell zu ihrer Ausführung geschritten.

Am 29. Juli 1849 erreichten der „Herald“ und „Plover“ unter Kellet's und Moore's Befehl, durch die Behring's-Strasse den Kotzebue-Sund, wo Mr. Shedden mit seiner Yacht „Nancy Dawson“ zu ihnen stiess. Von dort fuhren sie nach Icy Point, und schickten am 25. ein Boot unter Lieutenant Pullen, der die Yacht begleitete, bis in die Dease's-Strasse, um damit die Expedition mit der Richardson'schen in Verbindung zu bringen. Lieutenant Pullen erreichte die Dease's-Strasse, nachdem er an verschiedenen Stellen seines Weges Vorräthe zurückgelassen hatte, schickte zwei stark bemannte Wallfischboote den Mackenzie aufwärts, mit dem Befehl,

über Fort Hope und York-Factory heimzukehren, und kehrte selbst am 24. August zu den Schiffen zurück, welche inzwischen bis Cap Lisburne gekommen waren, ohne irgend eine Spur der Franklin'schen Expedition aufgefunden zu haben. Capitän Kellet hatte indess eine weite Strecke um Cap Lisburne durchforscht und eine neue Landstrecke oder Insel unter  $71^{\circ} 20'$  nördlicher Breite und  $175^{\circ} 16'$  westlicher Länge entdeckt, in der er einen Theil der hohen Gebirgskette zu erkennen meinte, welche Eingeborene jenseits Cap Jakan, in Asien, gesehen hatten. Die Schiffe fuhren nun nordwärts, bis sie auf festes Eis stiessen, liessen durch ihre Boote alle Buchten und Einschnitte zwischen Icy Cape und Point Barrow durchsuchen, ohne die geringste Aufklärung über Sir John Franklin's Schicksal zu erlangen und kehrten endlich im Oktober 1850 zurück.

Die zweite (Land-) Expedition unter Sir J. Richardson und Dr. Rae, brach im Juni 1848 von Methy Portage auf, und erreichte den letzten Tragplatz am Sklavensfluss am 15. Juli 1848. Dort theilte sie sich in eine See (Haupt-) Expedition unter den Herren Richardson und Rae, und eine Land (Hilfs-) Expedition unter Mr. Bell, Oberhändler der Hudsons-Bay-Compagnie, der nach dem grossen Bärensee ziehen und dessen W.-Ufer begeben sollte. Die See-Expedition erreichte die Küste nach einer mühsamen Reise, und legte an mehreren Stellen Mundvorrath und schriftliche Notizen für den Fall nieder, dass Sir John Franklin oder die Mannschaft des „Plover“ an diesen Gegenden vorbeikommen sollten. Sie ging dann nordwärts der Küste nach bis Coronation-Sund, wo sie ihre Boote verlassen musste, und kehrte durch das Thal des Coppermine-Flusses zurück, wo sie denn nach eilf Tagen auf den vorbestimmten Sammelplatz an der NO. Spitze des grossen Bärensees anlangte. Diese mühsame und gefahrvolle Reise blieb in Bezug auf die Franklin'sche Expedition erfolglos. Sir J. Richardson sprach die Ansicht aus, dass die Schiffe vom Festland aus, welches er hereiset hatte, nicht in Sicht gekommen seien, indem die zahlreichen Eskimos, welchen er begegnet hatte, und die sie doch nothwendig gesehen haben mussten, ihm von denselben keinerlei Nachricht geben konnten. Im Sommer 1849 kehrte diese Expedition nach England zurück.

Die dritte und wichtigste, der im Jahre 1848 zur Aufsuchung von Sir J. Franklin ausgerüsteten Expeditionen, war die der zwei prächtigen Schiffe „Enterprise“ und „Investigator,“ unter den Befehlen von Sir James Clarke Ross (früher „Commander Ross“). Sie verliess England im Mai 1848, und fuhr im Juli in die Baffins-Bay ein. Gemäss ihrer Weisungen drangen sie durch das Eis bis Pond's-Bay vor und segelten dann nordwärts nach Possession-Bay, wo eine Abtheilung bei ihrer Landung keine Spur von Sir J. Franklin, wohl aber eine auf Sir Edw. Parry's Anwesenheit im Jahre 1819 bezügliche Schrift erlangte. Von da ab fuhren sie an der Küste vom Lancaster-Sund, durchforschten sorgfältig die Ufer, feuerten bei Nebeln Flinten ab, liessen Nachts Leuchtkugeln steigen und warfen über Bord Kisten mit geschriebenen Nachweisungen über ihr Verfahren. So kamen sie bis Cap York, am Eingang von Prince Regent-Inlet, wo sie landeten und Signalstangen aufrichteten, und von da bis Nordost-Cap, von wo sie Port Leopold zu erreichen hofften. Das Eis erwies sich indess in diesen Gegenden zu dick. Sie fuhren deshalb dem Nordufer der Barrows-Strasse zu, untersuchten die Maxwell-Bay und gelangten bis zur Einfahrt des Wellington-Kanales, den sie mit Eis gefüllt

fanden. Endlich gelangten sie am 11. September nach Port Leopold, Nord-Somerset, einem wichtigen Hafen am Knotenpunkte der vier grossen Kanäle Lancaster-Sund, Barrow's-Strasse, Wellington-Kanal und Prince-Regent-Inlet, durch deren einen Sir J. Franklin bei seiner Rückfahrt vom Kap Walker, aller Wahrscheinlichkeit nach hindurchkommen musste, und dort richteten sich beide Schiffe zum Ueberwintern. Während der bösen Jahreszeit blieb die Mannschaft fortwährend thätig; mehrere in Fallen lebendig gefangene weisse Füchse wurden mit Halsbändern versehen, worauf die Namen der Schiffe und ihr Standort angegeben waren und so losgelassen, um damit die Franklin'sche Expedition, — falls ihnen eines dieser Thiere in die Hände käme, zu benachrichtigen, dass Hilfe nahe sei. Im Laufe des Frühjahres wurden mehrere Untersuchungs-Abtheilungen nach Nord und Süd ausgesendet. Das ganze N.-Somerset, Wellington-Kanal und der ganze Raum zwischen Kap Bunny und Kap Walker, den Sir J. Franklin zu befahren angewiesen war, wurde durchforscht, ohne die geringste Spur auffinden zu können. Auf gleiche Weise misslang die Durchsuchung der Nordküste der Barrow's-Strasse, wie der Ost- und Westküste der Prince-Regent-Inlet. Nach einer Reihe mühevoller Wanderungen schickte man sich an, Port Leopold zu verlassen, errichtete aber noch vorher am Strand ein bequemes Haus, versah es mit Mundvorrath für zwölf Monate und liess dort einen Schleppdampfer, welchen der „Investigator“ am Bord führte; alles für den Fall, dass die Franklin'sche Expedition diesen Weg einschlagen sollte. Am 28. August waren die Schiffe aus dem Eise herausgesägt worden, und wurden nun von der schwimmenden Eismasse abwärts durch die Barrow's-Strasse, Lancaster-Sund und Baffins-Bay, bis gegenüber der Ponds-Bay getrieben. Hier brachen sie sich aus dem Eise los und kamen im November 1849 nach England zurück.

Im Frühling desselben Jahres hatte die britische Regierung eine Belohnung von 100.000 Pfd. St. jedem Kauffahrtei-Schiff und jeder Privat-Expedition angeboten, welche zur Aufsuchung der vermissten Franklin'schen Expedition ausgehen wollten. Zu gleicher Zeit sandte Lady Franklin eine Ladung Kohlen und Mundvorrath durch den Wallfischfahrer „Truelove“, Capitän Parker, ab, der sie bei Kap Hay, an der Südseite von Lancaster-Sund abland. Dr. Goodsir, dessen Bruder Hilfs-Chirurg an Bord des „Erebus“ war, unternahm auch eine Aufsuchung am Bord des Wallfischfahrers „Advance“, Kapitän Penny, kam aber nicht über Prince-Regent-Inlet hinaus. Die Forderung nach neuen Nachsuchungen erhob sich nun immer dringender. Abermals wurden drei Durchforschungen unternommen, an Umfang und Wesen im allgemeinen den drei Expeditionen von 1848 entsprechend. Zwei sollten zur See vorgehen; die eine durch die Behrings-Strasse, die andere durch die Baffins-Bay; die dritte sollte eine Land-Expedition gegen den Mittelpunkt der Nordküste werden.

Die Schiffe „Entreprise“ und „Investigator“ wurden so eilig als möglich wieder seetüchtig gemacht, um über Süd-Amerika in die Behrings-Strasse zu fahren. Capitän Rich. Collinson erhielt den Befehl über die „Entreprise“ und Commander Mc Clure, der als erster Lieutenant der „Entreprise“ die letzte Expedition unter Sir James C. Ross mitgemacht hatte, die Führung des „Investigator“. Beide Schiffe kamen verhältnissmässig schnell in die Behrings-Strasse. Am 29. Juli 1850 erreichte die „Enterprise“ das W. Ende der Aleutischen Inselkette, am 11. August die St. Lorenz-Inseln und stiess am 16. August auf Eis. Bei dem ungünstigen Wetter und der Dicke des Eises gab Capitän Collinson sein

Vorhaben auf, noch in dieser Jahreszeit bis Cap Bathurst vorzudringen. Nachdem er mehrmahls auf Eis gestossen, erreichte er den Grantley Hafen, und fand dort den „Plover“ in Vorbereitung seiner Winterquartiere und am Tag darauf kam auch der „Herald“ dort an. Nach einer Berathung mit den Capitänen Kallet und Moore vom „Plover“ beschloss Capitän Collinson, das Ueberwintern im N. aufzugeben, in Hong-kong seine Vorräthe zu vervollständigen und frühestens am 1. April 1851 seine Nordfahrt wieder anzutreten. Der „Investigator“ kam langsamer durch den stillen Ocean als die „Enterprise“; und Commander Moore schickte ein Schreiben (verfasst in See, 51° 26' N. Br. 172° 35' W. L.) am 20. Juni ab, in welchem er das beabsichtigte Verfahren kurz andeutete und über seine Lage die beruhigende Nachricht gab, dass er Vorräthe aller Art bis in den Herbst 1854 an Bord habe und ausserdem noch durch Jagdstreifereien für die Ernährung seiner Mannschaft sorgen werde.

Dr. Rae war, wie man sich erinnern wird von Sir J. Richardson zurückgelassen worden, um im Laufe des Sommers 1849 den unerfüllt gebliebenen Theil der Ziele der Land-Expedition von 1848 zu verfolgen, insbesondere die Küste von Victoria-Land und Wollaston's Land zu durchforschen. Da man nunmehr sicher annehmen zu können glaubte, Sir John Franklin's Schiffe seien über Cap Walker hinausgekommen und hätten sich einen Weg nach SW. zwischen diesem Kap und dem Festland durchgebrochen, gewann eine solche Untersuchung sehr an Bedeutung. Zu Anfang 1850 schickte Sir George Simpson, Gouverneur der Hudson's-Bay-Company, die Weisung, für den Fall als seine Expedition von 1849 erfolglos geblieben wäre, eine neue für den Sommer 1850 zu organisiren. Letztere sollte weiter vordringen, ein ausgebreiteteres Gebiet umfassen und die Küsten der Bank's-Insel, um Cap Walker und die Nord-Küste von Victoria-Land durchsuchen. Zwei kleine Truppen sollten gleichzeitig auf dem Festlande nach W. vorrücken und zwar gegen Point Barrow zu; eine davon sollte den Mackenzie stromabwärts gehen und die West-Küste untersuchen; die andere sollte an den Colville-Fluss gelangen und diesen abwärts bis zum Meere verfolgen. Beide sollten die Eingeborenen durch Belohnungen und auf jede andere Weise geneigt machen, die Aufsuchung zu erweitern und nach allen Seiten hin Nachrichten auszubreiten.

Die von der britischen Regierung zur Durchführung der Untersuchung in der Richtung der Baffin's Bay und des Lancaster-Sunds ausgerüstete Expedition bestand aus zwei starken Schiffen aus Theakholz: „Resolute“ und „Assistance“ und aus zwei kräftigen Dampf-Propellers mit Schrauben: „Pioneer“ und „Intrepid“. Das erste Schiff hielt 500, das zweite 430 Tonnen; beide waren gleich stark, bequem, zierlich und ganz vortrefflich zu ihrem Zwecke geeignet. Die Dampfer waren stark genug, um nicht nur die Segelschiffe durch offene Durchfahrten zu schleppen, sondern auch um den Gefahren der Polarmeere die Stirn zu bieten und sich durch kleine Schollen und Anhäufungen von Eis den Weg zu bahnen. Capitän H. T. Austin befehligte den „Resolute“, Capitän E. Ommaney die „Assistance“ und Lieutenant Sherard Osborn den „Pioneer“. Officiere drängten sich in Menge zu den untergeordneten Stellen und einige der erfahrendsten Wallfischfänger wurden für den subalternen Dienst gewonnen. Die Weisungen waren in Zweck und Wesen denen an die Behring's-Strassen-Expedition ertheilt gleich; nur nach dem vorgeschriebenen Wege abgeändert. Die Expedition ging im Frühjahr 1850 unter Segel.

Eine Expedition unter Führung des Veteranen Sir John Ross wurde durch öffentliche Subscription ausgerüstet, zu der die Hudson's-Bay-Compagny 500 Pfund zeichnete. Diese bestand aus einem als Schooner ausgerüsteten Schiffe von 120 Tonnen (welches Sir John Ross zu Ehren seines hingeschiedenen patriotischen Freundes, Sir Felix Booth, „Felix“ taufte) und der „Mary,“ einem kleinen Tender von 12 Tonnen; beide auf 18 Monate mit Vorräthen versehen. Sie gingen in der 2. Hälfte Aprils unter Segel. Sir John, so feurig und unternehmend wie in seinen jüngeren Jahren, nahm einen alten erfahrenen Eskimo-Dolmetsch in seine Dienste. Er beabsichtigte, so schnell als möglich nach der Barrow's-Strasse zu gelangen, seine Operation an Cap Hotham, an der W.-Seite des Wellington-Canales zu beginnen, alle Landvorsprünge von dort bis Bank's-Land zu untersuchen, dann im Fall des Misslingens, die „Mary“ als Rückzugsposten dort zu lassen und noch durch Ein Jahr die Nachsicherung mit dem „Felix“ allein fortzuführen.

Eine andere Expedition wurde auf das Andringen der Lady Franklin, gänzlich durch ihren Eifer und hauptsächlich auf ihre Kosten ausgerüstet. Die „Lady Franklin“ ein schönes Schiff von 225 Tonnen, unter dem Befehl Mr. Penny's früher Master auf dem Wallfischfahrer „Advice,“ wurde zu Aberdeen ausgerüstet; ein zweites von 120 Tonnen, die „Sophia“ zu Dundee. Beide, mit allem zu einer Polarreise Nöthigen versehen, gingen im Frühjahr 1850 unter Segel. Noch eine zweite Expedition, als Ergänzung der erstern, wurde auf Lady Franklin's Ansuchen in Gang gebracht. Sie selbst nahm zwei Drittel der Kosten auf sich, die sie durch den Verkauf aller Wertheffekten, über die sie gesetzlich verfügen konnte, aufbrachte, und ihre Freunde deckten das Uebrige. Sie bestand aus dem einzigen Schiffe „Prince Albert“ von 90 Tonnen, als Schooner ausgerüstet, aber ein so schönes kleines Schiff, als nur je durch Salzwasser gefahren war und gegen alle Gefahren einer Polarfahrt gesichert, unter Befehl Commander's Charles S. Forsyth der königl. Marine, und unter ihm in verschiedenartigen Eigenschaften, von dem fleissigen und geschickten Mr. W. P. Snow. Beide Officiere hatten ihre Dienste freiwillig angeboten, ohne anderen Entgelt als die Ehre, an der Expedition theilgenommen zu haben. Sie sollte die Ufer von Prince-Regents-Durchfahrt und des Golfes von Boothia durchforschen und Abtheilungen nach der Westseite des Festlandes Boothia bis in die Dease's- und Simpson's-Strasse aussenden. Zur Zeit der Fahrt Sir John Franklin's hielt man allgemein Boothia für eine Insel und Dease's- und Simpson's-Strasse für eine Verbindung von Prince-Regent-Inlet mit dem Polarmeer, so dass man annahm, er würde, falls er bei Cap Hope vorbei oder aufwärts im Wellington-Kanal keine NW.-Durchfahrt fände, wahrscheinlich in die Prince-Regents-Strasse einfahren um die Süd-Küste von Boothia zu umschiffen. Auf dieser Voraussetzung beruhte die gegenwärtige Expedition, welche am 5. Juni Aberdeen verliess.

In Amerika wurde gleichfalls eine Expedition ausgerüstet, grösstentheils durch die Bemühungen und auf Kosten Herrn Henry Grinnell Esq. zu New-York; ihre Anordnung und Aussendung geschah indess durch das Marine-Departement der vereinigten Staaten. Zwei Schiffe: die „Advance“ (125 Tonnen) und die „Rescue“ (95 Tonnen) wurden unter den Befehl des Lieutenant De Haven gestellt, welcher unter Commodore Wilkes bei der Antarktischen-Staats-Expedition gedient hatte. Am 24. Mai segelten sie von New-York ab und wurden 2 Tagereisen weit von Mr. Grinnell

auf seiner Yacht begleitet. Sie sollten auf was immer für einem Wege gegen Melville-Insel und Bank's-Land vordringen, da überwintern, wo sie vom Eis eingeschlossen würden und so lang als möglich ihre Durchforschung nach jenen Richtungen fortsetzten, in denen irgendein Erfolg zu hoffen wäre.

Zu jener Zeit waren fast alle Expeditions-Schiffe in der Baffin's-Bay und vom Eise sehr gefährdet; bald jedoch wendete sich jedes seiner eigentlichen Bestimmung zu. Der „Prince Albert“ gelangte bis Cap Spencer, musste aber von dort wieder zurückkehren. Bald nachdem der „Prince Albert“ seine Richtung heimwärts genommen hatte, bemerkte man auf Cap Riley einen Flaggenstock, ähnlich einer Signalstange. Die Offiziere, vermuthend, dass er von einem der Expeditions-Schiffe ausgesteckt worden sei, sandten ein Boot an das Ufer, um Näheres darüber zu erfahren. An dem Flaggenstock fand man eine cylindrische Büchse und in dieser die schriftliche Nachricht, dass die Offiziere des „Intrepid“ und der „Assistance“ am 23. bei Cap Riley gelandet seien, dass sie dort deutliche Spuren des Lagerplatzes einer Abtheilung der königl. britischen Marine aufgefunden und solche auch auf der Beechey-Insel wahrgenommen hätten und dass ihr Vorhaben sei weitere Spuren gegen Cap Hotham und Cap Walker aufzusuchen.

Dem Eifer der Bootsmannschaft des „Prince Albert“ genügte diese blosser Mittheilung nicht. Sie forschten eifrigst rings herum und fanden bald fünf Stellen, auf denen Zelte aufgeschlagen gewesen zu sein schienen, ein Stück Schiffstau, einen Lappen Segeltuch, einen Splitter Bauholz und mehrere Knochen von verzehrtem Fleisch. Alle diese scheinbar so kleinen und spärlichen Ueberreste galten ihnen durch das Licht, welches sie wenigstens auf den Eingang zu dem Geheimnisse, das die Franklin'sche Expedition bisher umhüllte, werfen konnten, für eine kostbare Beute.

Die „Assistance“ Capitän Ommaney, fand die ersten Spuren der vermissten Schiffe am Cap Riley am 23. August 1850. Dieses Cap liegt am Ost-Eingange des Wellington-Kanals; etwa 3 (Engl.) Meilen W. davon steigt die Küste der Beechey-Insel steil empor und zwischen dem Ufer dieser Insel und dem Festland liegt eine Bucht, an die sich nunmehr das höchste Interesse knüpfte. An der Küste fand man zahlreiche Spuren von Schlittengleisen und bei Cape Spencer, an 10 Meilen von Cape Riley, den Wellington-Kanal aufwärts, die Stelle, wo ein Zelt gestanden, dessen Fussboden mit glatten Steinen sauber ausgepflastert war. Eine Anzahl von Vögelknochen und Reste von Fleischbüchsen ringsum das Zelt schien anzudeuten, dass es eine Zeitlang als Jagd-Station bewohnt worden sei, wozu es in der That durch seine weite Aussicht auf die Barrow's-Strasse und den Wellington-Kanal vortrefflich passte.

Einige Schlittengleise führten Nordwärts etwa 20 (Engl.) Meilen weit endeten aber im S. von Cap Bowden und die letzten Gegenstände, die man fand, waren eine leere Flasche und ein Stück einer Zeitung. Ueber die Resultate der Durchforschung der Beechey-Insel sagt Lieutenant Osborne; „Eine grosse Landspitze verflächt sich allmählig von den südlichen Anhöhen dieser nunmehr so wichtigen Insel, bis sie sich beinahe an das Festland von Nord-Devon anschliesst und bildet so an dessen beiden Seiten zwei gute und bequeme Buchten.“ „Auf dieser Abdachung waren eine Menge zinnerner Büchsen, welche Fleisch-Conserven enthalten hatten, verstreut; nahe dabei und auf dem Kamm der Abdachung fand man einen sorgfältig aufgebauten Hügel aus denselben Büchsen, mit Schotter gefüllt und zu einem

festen Grundbau zusammengelegt. Jenseits und längs der N.-Küste der Beechey-Insel fand man nun bald darauf folgende Spuren: den Grundbau eines Hauses mit Arbeitsstellen für Zimmerleute und Waffenschmiede, Waschbottiche, Kohlsäcke, Stücke alter Kleider, Taue und endlich die Grabstätten dreier Personen von der Mannschaft des „Erebus“ und des „Terror“ vom Winter 1845—46 datirt. Wir hatten mithin nunmehr Sir John Franklin's erstes Winterquartier festgestellt. Am O.-Abhange des Höhenzuges der Beechey-Insel zogen die Reste eines Gartens (den wir unserer Aufsuchungen wegen umgegraben hatten) unsere Aufmerksamkeit auf sich. Seine zierlichen ovalen Umrisse, die sorgfältig angelegten Beete aus Moos, Flechten, Anemonen und Mohn, aus irgend einer freundlicheren Region dieser traurigen Landstriche dorthin verpflanzt, gaben noch Kunde von früherem Leben, Sämereien indess, welche man ohne Zweifel auch dort angebaut hatte, waren zu Grunde gegangen. Näher dem Strande deutete ein Haufen Asche und Eisenabfälle die Werkstätte des Waffenschmiedes an und längs einer alten, jetzt eingefrorenen Wasserleitung zeigten mehrere Bottiche, aus Fässern für Pöckelfleisch verfertigt, unbezweifelbar den Waschplatz der Franklin'schen Mannschaft an. Als ich der Erste über eine ebene Stelle ging, fand ich dort ein Paar Handschuhe von Kasimir zum Trocknen ausgebreitet und an der Innenseite mit zwei Steinen beschwert, sie lagen dort seit 1846. Ich hob diese traurige Erinnerung an vermisste Freunde sorgfältig auf. An einer anderen Stelle fand sich ein Stück Flannel. Die anziehendsten Spuren des Winteraufenthaltes waren die Ruhestätten von 3 Personen der Franklin'schen Mannschaft. Jede war am Fuss- und am Kopfende mit einem eichenen Brett bezeichnet, die Inschriften lauteten: „Geweihet dem Andenken von J. Torrington, der aus diesem Leben schied am 1. Januar 1846, an Bord S.M. Schiff „Terror“, 20 Jahre alt.“ — „Geweihet dem Andenken von J. Hartnell, A. B. auf S.M. Schiff „Erebus“, starb am 4. Januar 1846, im Alter von 23 Jahren. So sagt der Herr der Heerschaaren: bedecket Eure Wege. Haggai 1. 7.“ — „Geweihet dem Andenken von Will. Braine, R. M. auf S. M. Schiff „Erebus“, starb am 3. April 1846, im Alter von 32 Jahren. Wählet an diesem Tag, wem Ihr dienen wollt. Jos. 24. 15.“ — Lieutenant De Haven von der „Advance“ landete auf Cap Riley am Morgen des 25. August, untersuchte die eben beschriebenen Spuren Sir J. Franklin's und richtete dort eine zweite Signalstange auf. An demselben Tag besuchte der „Prince Albert“ eben diese Stelle und durch ihn kam die erste Kunde dieser Entdeckung nach England.

Später durchsuchten Capitän Penny und seine Offiziere die Beechey-Insel und die ganze Umgebung mit der höchsten und in's Einzelste gehenden Sorgfalt, doch führte keine dieser Untersuchungen auf irgend ein Anzeichen über Sir J. Franklin's frühere Unternehmungen oder seine Absichten für die Zukunft. Die aufgefundenen Spuren lehrten nichts weiter, als dass die Franklin'schen Schiffe den Winter 1845—1846 auf der Südseite von der Beechey-Insel zugebracht und dort drei Mann ihrer Besatzung gestorben waren. Nach einer genauen Durchsichtung aller Meere und Einfahrten der Polarmeere und zahlreichen Excursionen auf Booten und Schlitten, kehrten die britischen Schiffe heim, ohne andere Spuren, als die oben beschriebenen, aufgefunden zu haben.

Die Grinnell'sche Expedition („Advance“ und „Rescue“, unter Lieutenant De Haven, dem Dr. E. K. Kane als Wundarzt und Naturforscher

beigegeben war) kam am 11. September 1850 bis zur Griffin's-Insel (96° westl. L.) den westlichsten Punct, den sie überhaupt erreichte. Sie mussten sich auf diesem ganzen Weg, auf dem sie mehreren britischen Expeditionsschiffen begegneten, mit grösster Schwierigkeit durch das Eis drängen. Die Polarnacht war nun nahe und die Schiffe, in Treibeis eingeschlossen, trieben nach Osten, bis sie so in beständiger Finsterniss nach fünf Monaten durch den Wellington-Kanal und Barrow's-Strasse in den Lancaster-Sund gelangten. Im Juni 1851 kamen sie in offene See, etwas südlich vom Polarkreis (65° 30' nördl. B.) fuhren nach Godhaven an der grönländischen Küste, besserten ihre Schiffe aus, fuhren dann wieder nach der Baffins-Bay und suchten westwärts durch das Eis vorwärts zu kommen. Da alle ihre Bemühungen fruchtlos blieben, kehrten sie im Sept. 1851 wieder nach New-York zurück.

Indess hatte Lady Franklin, durch die Ueberreste, welche der „Prince Albert“ entdeckt hatte, ermuthigt, am 3. Juni 1851 dasselbe Schiff unter Capitän Kennedy zu einer neuen Expedition ausgerüstet. Dieser schloss sich Lieutenant Bellot, ein tapferer junger Offizier der französischen Kriegs-Marine, als Freiwilliger an. Die Bellot's-Strasse, welche damals vom Capitän Kennedy entdeckt wurde, erhielt den Namen dieses unermüdeten Forschers, der leider bei einer späteren Expedition während einer Schlittenfahrt von einer Masse Treibeis weggeführt wurde und ertrank. Capitän Kennedy durchsuchte das ganze Festland um Kap Walker und Fury-Beach, ungefähr in derselben Richtung, welche Capitän Austen früher eingehalten hatte, fand aber keine Spur der Franklin'schen Expedition und kehrte im Oktober 1853 zurück. Zu gleicher Zeit machte Dr. Rae eine Expedition längs der amerikanischen Küste und durchsuchte Viktoria-Land, doch ohne Erfolg. Man nahm nunmehr als bewiesen an, nachdem man die ganze Küste von Amerika — von Hudsons-Bay bis Behrings-Strasse — durchkreuzt hatte, dass die Franklin'sche Expedition niemals eine so niedere Breite erreicht hatte, und Lieutenant McClintock's letzte Expedition hat die Richtigkeit dieser Vermuthung bestätigt.

Im Frühjahr 1852 beschloss man in England eine neue Polar-Expedition. Zu dieser wurden drei Segelschiffe („Assistance“, „Resolute“ und „North Star“) und zwei Dampfer („Pioneer“ und „Intrepid“) unter Sir Edward Belcher ausgerüstet. Sie sollte nach der Baffins-Bay segeln und sich bei der Beechey-Insel sammeln. Die „Assistance“ und der „Pioneer“ fuhren den Wellington-Kanal aufwärts; zwei andere, unter Capitän Kellet, nach der Melville-Insel, um dort Mundvorräthe für McClure und Collinson zurückzulassen, welche, wie man sich erinnern wird, seit Jänner 1850 auf der Reise waren, zu welcher Zeit sie mit der „Investigator“ und „Enterprise“ durch die Behrings-Strasse kommen sollten. Der „North Star“ blieb als Vorrathsschiff auf Beechey-Insel. Die Expedition des Capitäns Inglefield im Jahre 1852 (Dampfer „Isabella“) kam durch den Smith's-Sund bis 78° 28' nördl. Breite und sah dort in der Ferne eine vermeintliche Insel, die er „Louis Napoleon“ nannte, die aber später Dr. Kane für ein Vorgebirg oder Vorland erklärte.

Im Jahre 1853 wurden abermals drei Expeditionen in England ausgerüstet, und in demselben Jahre trat Dr. Kane seine berühmte Reise mit der „Advance“ und der „Rescue“ an. Die englische Expedition bestand aus dem „Phoenix“, Capitän Inglefield, zur Verstärkung des Belcher's-

schen Geschwaders, dem „Rattlesnacke“, Capitän Trollope und der „Isabel“, Capitän Kennedy, welche die Herren McClure und Collinson in der Nähe der Behring's-Strasse aufsuchen sollte. Zugleich sollte eine Land-Expedition unter Dr. Rae die Küste von Boothia durchsuchen.

Während dieser ganzen Zeit bemühte sich Lieutenant McClure mit dem „Investigator“ die NW. Durchfahrt aufzufinden, was ihm auch in der That gelang. Nach einer langwierigen Reise längs der Nordküste von Amerika wurde Lieutenant McClure vom Eis in die Prince of Wales-Strasse getrieben, und am 6. September Mittags, genau neun Monate nach seiner Abfahrt, war er 60 (engl.) Meilen von der Barrows-Strasse entfernt und hegte die besten Hoffnungen auf günstigen Erfolg. Am 17. September war der „Investigator“ in eine Entfernung von 30 Meilen von dieser Strasse ( $73^{\circ} 10'$  nördl. Breite,  $170^{\circ} 10'$  westl. Länge) getrieben worden; hier aber war das Eis fest, das Treiben des Schiffes hörte auf und dieses schwebte in der höchsten Gefahr, in Stücke gequetscht zu werden. Nach einigen Tagen setzte sich das Eis wieder in Bewegung und trieb das Schiff langsam gegen Norden; am 8. Oktober froh es unter etwa  $72^{\circ} 50'$  nördl. Breite ein und dort brachte es auch den Winter 1850—51 zu. Lieutenant McClure unternahm eine Schlittenreise von der Barrows-Strasse aus und bekam nach zwei bis drei mühevollen Tagen die offene See in Sicht. Am 26. Oktober Morgens bestieg er ( $73^{\circ} 30'$  nördl. Breite,  $114^{\circ} 39'$  westl. Länge) einen 600 Fuss über die Meeresfläche aufsteigenden Hügel und erblickte zu seiner unaussprechlichen Freude die langgesuchte nordwestliche Verbindung zwischen dem atlantischen und dem stillen Ocean. Er sah Albert's Land gegen Osten zu liegend, die Ufer von Banks's Land, an zwölf (engl.) Meilen weit vor sich ausgestreckt, gegen NW. gewendet; weiter weg gegen Norden die gefrorenen Gewässer der Barrow's-Strasse, von deren einem, ihm nahezu gegenüber gelegenen Punkte aus Capitän Penny den Heimweg durch die Baffins-Bay angetreten hatte. Ueber das Vorhandensein einer Wasser-Verbindung ringsum die ganze Nordküste von Amerika konnte nunmehr kein weiterer Zweifel obwalten. Nachdem der „Investigator“ in unveränderter Lage überwintert hatte, arbeitete er sich während des nächsten Sommers nordwärts über Melville-Insel hinauf, nachdem es ihm gänzlich misslungen war, sich durch die Eismasse durchzuzwängen, die zwischen dem Schiff und der nur 30 (engl.) Meilen entfernten offenen See lag. Lieutenant McClure erwartete, irgend eine Ausfahrt nach der Baffins-Bay hier zu finden, aber bevor ein zweiter Winter ihn abermals einschloss, kam er nicht weiter östlich als bis zur Bay of Mercy, am Nordende von Bank's Land, wo er zwei traurige Winter verbrachte. Diess war der Endpunct der Reise. Selbst den Sommer über hielt das Eis das Schiff in der Bucht gefesselt, und die Mannschaft musste Unglaubliches erdulden. Man beschloss im Frühjahr 1853 das Schiff preiszugeben und sich in zwei Abtheilungen zu trennen; die eine sollte dem Mackenzie nach gegen Canada vorrücken; die zweite über Cap Spencer durch die Barrow's-Strasse gegen die nächste bewohnte Küste. Dieser verzweifelte Entschluss war der einzige noch offene Ausweg. Unter diesen Umständen brachte ein unvorhergesehenes Ereigniss der Expedition Befreiung. Capitän Kellet's Schiffe des Belcher'schen Geschwaders, die obenerwähnten „Intrepid“ und „Resolute“ überwinterten eben damals auf Dealy-Insel bei Melville, und während einer Schlitten-Excursion hatte einer der Offiziere,

Mr. Mehan, im Winter-Hafen einen künstlichen Hügel und einen darauf von Lieutenant McClure zurückgelassenen Bericht über die Entdeckung der NW. Durchfahrt und der Lage des „Investigator“ in der Mercy-Bay entdeckt. Lieutenant Pim, vom „Resolute“ bot sich sogleich freiwillig an, auf Schlitten die Fahrt über das Eis zum „Investigator“ zu unternehmen, und kam auch wirklich unter grossen Gefahren am 6. April 1853 in der Mercy-Bay an. Sein Zusammentreffen mit McClure, der sich nie eine so nahe Hilfe, gerade im Augenblick, wo seine Mannschaft verzweifeln wollte, hatte träumen lassen, wird von Lieutenant McClure selbst wörtlich so beschrieben: „Als ich eben nahe vom Schiff auf- und abging, und mit dem ersten Lieutenant über das Ausgraben eines Grabes für den gestern gestorbenen Mann sprach, und mich über die Schwierigkeit, ein solches in dem hart gefrorenen Boden auszuheben (gewiss ein trauriger und niederdrückender Gegenstand) ausliess, sahen wir eine Gestalt, die vom aufgebrochenen Eis am Eingang der Bucht aus rasch auf uns losging. Aus seinen Schritten und Geberden schlossen wir beide natürlich, es müsse Einer aus unserer Gesellschaft sein, den ein Bär verfolge; erst als wir näher kamen, stiegen uns Zweifel auf. Er glich ganz gewiss keinem unserer Leute, in der Erinnerung aber, dass irgend Einer vor der Abreise unserer Schlitten möglicherweise eine neue Reisetracht versuchen wollte, und in der Gewissheit, dass sonst niemand in der Nähe sein könne, gingen wir fortwährend vorwärts.

Als nur mehr an 200 Ellen zwischen uns lagen, streckte die fremdartige Gestalt die Arme aus und machte Bewegungen, ähnlich den bei den Eskimo's gebräuchlichen. Zugleich rief sie mit aller Anstrengung ihrer Stimme Worte aus, die bei dem herrschenden Winde und der tiefen Aufregung des Augenblickes, sich in ein regelloses Geschrei verloren. Nun blieben wir stehen. Der Fremdling kam ruhig auf uns zu, wir sahen, dass sein Gesicht (durch die Lampe in seinem Zelte) wie Ebenholz geschwärzt war, und wahrlich konnten wir in diesem Augenblick ihn eben so gut für einen Bewohner einer andern Welt als für einen unserer Mitmenschen halten. Kurz, wir hielten Stand, und das Einstürzen des Himmels hätte uns weniger überrascht, als die Worte des schwarzen Fremdling's. „Ich bin Lieutenant Pim, früher auf dem „Herald“, jetzt auf dem „Resolute“, Capitän Kellet ist mit letzterem auf der Dealy-Insel“. Unser erster Antrieb war, auf ihn loszustürzen, doch war das Herz zu voll, als dass die Zunge zu sprechen vermocht hätte. Die Kunde naher Hilfe zu einer Zeit, wo niemand auch nur die Gegenwart eines Schiffes innerhalb des Polarkreises vermuthete, war zu plötzlich, zu unerwartet froh, als dass es uns möglich gewesen wäre, sie gleich zu fassen. Die Nachricht flog blitzschnell weiter; das ganze Schiff gerieth in Bewegung; die Kranken, ihre Leiden vergessend, sprangen aus den Hängematten; die Handwerker liessen ihre Werkzeuge fallen und das untere Deck wurde menschenleer; alle drängten sich hinauf, sich der Gegenwart des Fremden und der Wahrheit seiner Kunde zu versichern. Entmuthigung entfloh aus dem Schiff und Lieutenant Pim erhielt ein herzliches dankbares Willkommen, dessen freundliches Andenken ihn gewiss bis an das Ende seiner Tage begleiten wird“. Die Mannschaft des „Investigator“ kehrte mit Lieutenant Pim über das weite Eisfeld zu Capitän Kellet's Schiff auf Dealy-Insel zurück und überliess ihr eigenes Schiff seinem Schicksal. Von dort wurde Lieutenant Creswell vom „Investigator“ mit Depeschen für die Admiralität

nach Capitän Belcher's Hauptquartier auf Beechey-Insel gesendet, wo er rechtzeitig ankam, um auf Capitän Inglefield's Schiff „Phönix“ die Heimfahrt anzutreten, und so die erste Kunde von der NW. Durchfahrt nach England zu bringen. Da Capitän Kellet's Schiffe bei Dealy-Insel fest eingefroren waren, sandte Sir E. Belcher den Befehl, sie preiszugeben; was Capitän Kellet mit grossem Widerstreben that und mit seiner Mannschaft und der des „Investigator“ zu Sir E. Belcher auf Beechey-Insel stiess, von wo die ganze Expedition nach England zurückkehrte. Auf dieser Expedition fand Lieutenant Bellot, damals mit Capitän Inglefield am Bord des „Phönix“, nahe an Beechey-Insel, sein Lebensende.

Zu derselben Zeit war Dr. Rae auf einer Land-Expedition begriffen. Im April 1851 kam er bis Pelly-Bay, im Bootia-Golf, wo er Eskimos, und bei ihnen verschiedene Ueberbleibsel von Sir J. Franklin's Expedition fand und von ihnen erfuhr, dass vor etwa zwei Jahren ein Trupp weisser Männer auf Schlitten südwärts über das Eis gefahren seien. Bald darauf fand man an dreissig Leichen und in der angegebenen Richtung der Fahrt mehrere Grabstätten. Dr. Rae schloss aus dem verstümmelten Zustand einiger Leichen, dass die Unglücklichen zuletzt aus Noth ihre eigenen Gefährten verzehrt hätten.

Dr. Rae spricht schliesslich die Ueberzeugung aus, die Unglücklichen hätten keine Gewaltthat von Seiten der Eingebornen erfahren, sondern wären dem Hunger erlegen. Folgende Gegenstände erhielt man von den Eskimos: 1 silberne Tischgabel (Helmzierde: ein Thierkopf, darüber ausgebreitete Flügel), 3 silberne Tischgabeln (Helmzierde: ein Vogel mit ausgebreiteteten Flügeln), 1 silbernen Esslöffel (Helmzierde mit den Anfangsbuchstaben: F. R. M. C. [Capitän Crozier vom „Terror“], 1 Esslöffel und 1 Gabel aus Silber (Helmzierde: ein Vogel mit einem Lorbeerzweig im Schnabel — Motto: *spero meliora*), 1 Esslöffel, 1 Theelöffel, 1 Dessertgabel, alles Silber (Helmzierde: der Kopf eines Fisches nach oben schauend, jederseits mit Lorbeerzweigen), 1 silberne Tischgabel mit den Anfangsbuchstaben: H. D. S. G. (Harry D. S. Goodsir, Hilfs-Wundarzt des „Erebus“), 1 Tischgabel mit den Buchstaben: A. M. D. (Alexander M'Donald, Hilfs-Wundarzt des „Terror“), 1 silberne Tischgabel mit den Buchstaben G. A. M. (Gilles A. Macbean, zweiter Meister vom „Terror“), 1 silberne Tischgabel mit den Buchstaaen J. T., 1 silbernen Dessertlöffel mit den Buchstaben: J. S. P. (Johann S. Peddi, Wundarzt des „Erebus“), endlich einen runden silbernen Teller, auf dem eingegraben war: „Sir John Franklin, K. C. B. ein Stern oder Ordenszeichen mit dem Spruche *nec aspera terrent*, G. R. III. MDCCCXV“.

Wir kommen nun zu Dr. Kane's zweiter Grinnell-Expedition, in der Brigg „Advance“, welche am 30. Mai 1853 New-York verliess. Dr. Kane's Reise ist noch in zu frischer Erinnerung, als dass eine ausführliche Darstellung ihrer Erfolge hier nöthig wäre. Seine Absicht war, nordwärts von der Baffin's-Bay durch den Smith's-Sund längs der Küste von Grönland vorzudringen. So kam er bis in den Hafen Ransselaer, wo sein Schiff, fest eingefroren, unter 78° 37' nördl. Breite und 70° 40' westl. Länge, überwinterte. Niemals, ausser auf Spitzbergen, hatte je eine Ueberwinterung in so hoher Breite stattgefunden. Schlittenreisen nordwärts an der Küste Grönland's führten zu manchen bedeutenden Entdeckungen; aber keine war wichtiger als die eines offenen Polarmeeres, welches Mr. Morton, der bis zu 82° 27' nördl. Breite kam, am 21. Juni erblickte. Die königl. geographische

Gesellschaft zu London hat gegen die Wirklichkeit dieses offenen Meeres einige Zweifel aufgeworfen; es wurde ihr aber, wenn wir nicht irren, eingeworfen, dass bereits 1740 ein Wallfischfänger in derselben Richtung wirklich eine offene See gefunden habe. Inzwischen war die „Advance“ seit zwei Wintern eingefroren und ohne Hoffnung auf eine Rückkehr. Man verliess sie am 17. Mai 1855, und die ganze Bemannung, 17 Mann stark, begab sich ganz erschöpft und halb verhungert, in Schlitten und Booten auf die Reise nach den dänischen Ansiedelungen in Grönland. Unterdessen hatte der Congress zu Washington den „Relief“ und den „Arctic“, Capit. Hartstein, ausgeschickt, Dr. Kane aufzusuchen, und die Schiffe trafen nach fruchtlosem Durchsuchen der Melville Bay die Reisegesellschaft in Uppernavik.

Nummehr lagen sechs preisgegebene Schiffe in den arctischen Meeren: der „Investigator“ in der Mary-Bay, der „Resolute“ und der „Intrepid“ bei Melville-Insel, die „Assistance“ und der „Pioneer“ im Wellington-Kanal und die „Advance“ in Smith's-Sund. Der „Resolute“ allein wurde unter merkwürdigen Umständen frei gemacht; alle andern sitzen noch fest im Eise. Im September 1855 trieb der vom Eise festgehaltene Wallfischfänger „George Henry“, Capitän Buddington, von New-London-Connert. in der Baffins-Bay herum. Eines Morgens erblickte der Capitän in einer Entfernung von 15—20 Meilen ein grosses Schiff, welches sichtlich gegen ihn zusegelte. Tag für Tag erwartete er, im Eise eingeschlossen, dessen Annäherung. Am siebenten Tag wurde Mr. Quail, der zweite Offizier mit drei Mann ausgesendet, um Auskunft über dieses Schiff einzuholen. Nach einer beschwerlichen Tagreise über das Eis, von einer Scholle zur andern springend, oder auf losen Schollen fortschwimmend, kamen sie nahe genug, um wahrzunehmen, dass das Schiff fest eingefroren auf seiner Backbord-Seite lag. Ihr lauter Aufruf blieb unbeantwortet und sie erblickten nicht ein lebendes Wesen. Einen Augenblick lang zögerten sie, unter dem Drucke eines abergläubischen Gefühls, das räthselhafte Schiff zu betreten, bald aber kletterten sie über die Eistrümmer und standen auf dessen Verdeck. Hier war Alles in bester Ordnung; die Raaen aufgehisst und an der einen Seite befestigt, die Boote aufeinander gehäuft u. s. w. Ueber dem Steuer stand in messingenen Buchstaben: „England erwartet, dass Jedermann seine Pflicht thue,“ niemand war aber da, der Mahnung zu gehorchen. Auch im Innern war alles still und finster. Herumtappend, fanden sie auf einem Tische Zündhölzeln und Kerzen und zündeten diese an. Auf dem Tische standen Kannen und Gläser, rings um denselben Stühle und Ruhebänke, gerade, als hätte man alles eben benützt. Nach genauer Durchsuchung gerieth man endlich auf das Tagebuch, auf dessen Rücken die Worte standen: „Bark „Resolute“, 1. September 1853 bis April 1854.“ Eine der eingetragenen Notizen lautete: „I. M. Schiff „Resolute“, 17. Januar 1854, 9 Uhr VM. Divisionsweise Musterung. Die Mannschaft macht auf dem Deck Bewegung. Fünf NM. Quecksilber gefroren.“ Nun war das Räthsel gelöst. Es war Capitän Kellet's Schiff, der „Resolute“, welcher sich aus seinen eisigen Fesseln losgemacht und so in die Hände nordamerikanischer Wallfischfahrer gerathen war.

Man wird sich erinnern, dass der Congress zu Washington den „Resolute“ auf dem trockenen Dock zu Brooklyn wieder in Stand setzen und durch Capitän Hartstein Ihrer britischen Majestät zurückstellen liess, welche feierliche Uebergabe am 16. Dec. 1856 auf der Insel Wight vollzogen wurde.

Das Wichtigste, was noch in Bezug auf arctische Expeditionen zu berichten übrig bleibt, sind die interessanten und entscheidenden Ergebnisse der Expedition des „Fox“, welche Mc Clintock neuerlichst nach seiner Rückkehr nach England auseinandersetzte, so dass nunmehr kein weiterer Zweifel über Sir John Franklin und seine Gefährten obwalten kann.

Die Yacht „Fox“ wurde 1857 von Lady Franklin zur letzten Aufsuchung der Reste ihres muthigen Gatten ausgerüstet; Capitän F. L. Mc Clintock R. N. übernahm den Befehl. Während des ganzen Winters 1857 hatten sie mit dem Eis in der Davis-Strasse zu kämpfen, und kehrten zuletzt nach Holsteinborg zurück, von wo sie am 8. Mai 1858 wieder westwärts steuerten. Nun fuhr der „Fox“ nach Uppernavik durch die Melville-Bay, durchsuchte Cape Warrander, die Pond's-Bucht, Beechey-Insel und erreichte Cap Hotham am 16. August. Die Mund- und andern Vorräthe auf der Beechey-Insel wurden wohlbehalten wiedergefunden. Von hier an führen wir Capitän Mc Clintock's eigene Worte an.

„Nachdem wir das Nöthige an Kohlen und Vorrath eingeschifft und am 16. Cap Hotham berührt hatten, fuhren wir am 17. die Peel-Strasse 25 Meilen weit hinab, da wir aber den übrige Theil dieser Strasse mit unzerbrochenem Eise gefüllt fanden, beschloss ich am 19. August auf Bellot's-Strasse zu steuern, untersuchte die in Port Leopold zurückbleibenden Vorräthe und liess dort ein Wallfischboot, das wir von Cap Hotham mitgenommen hatten, um unsern Rückfall zu sichern, falls wir den „Fox“ preisgeben mussten. Der Dampfschlepper war durch das Eis höher hinauf gegen den Strand gedrängt und etwas beschädigt worden. Prince-Regent's-Durchfahrt war ungewöhnlich eisfrei; auch bei unserer Hin- und Rückfahrt nach Brentford-Bay, wo wir am 20. August ankamen, fanden wir nur wenig Eis. Die Bellot's-Strasse, welche in das westliche Meer einmündet, ist durchschnittlich eine Meile breit und 17—18 Meilen lang. Damals war sie voll Treibeis, welches bei veränderter Jahreszeit ganz verschwand; die Ufer bestehen an vielen Stellen aus hohen Granitklippen und mehrere der daran liegenden Hügel erheben sich bis 1.600 Fuss; Ebbe und Fluth sind sehr stark, bei Springfluthen 6—7 Knoten. Am 6. September fuhren wir ohne Hemmniss durch die Bellot's-Strasse, und befestigten unser Schiff quer über deren Westausgang an festes Eis. Von da an, bis zum 27., wo ich nöthig fand, Winterquartiere zu beziehen, beobachteten wir beständig die Bewegungen des Eises in dem westlichen Meere oder im Kanal. In der Mitte des Kanals war es aufgebrochen und trieb umher; allmählig wuchs die Menge des Wassers, bis endlich das Eis nur eine Strecke von 3—4 Meilen Weite einnahm, aber, durch zahlreiche Inselchen festgehalten, den heftigen Herbstwinden widerstand. Nichts war quälender, als der tägliche Anblick des freien Wassers, das wenige Meilen südwärts von uns die felsigen Ufer bespülte, und das wir doch nicht erreichen konnten.

Im Laufe des Herbstes versuchte man, Vorräthe gegen den magnetischen Pol hinzubringen; dies misslang aber gänzlich wegen Berstung des Eises gegen Süden zu. Lieutenant Hobson kam im November von seiner Schlittenreise zurück, auf der er von schlechtem Wetter viel ausgestanden hatte, und einmal, da das Eis, auf dem er lagerte, sich vom Ufer ablöste, und nach der Seeseite zu trieb, in drohende Gefahr gerathen war.

Unser Winterlager war an der Osteinfahrt der Bellot's-Strasse in einem bequemen Hafen, welchen ich „Port Kennedy“ benannt habe, nach einem

meiner Vorgänger in diesen Gewässern, dem Befehlshaber einer der von Lady Franklin früher ausgesendeten Expeditionen.

Der Winter zeigte sich ungewöhnlich kalt und stürmisch; während desselben trafen wir Vorkehrungen zur Ausführung unseres Untersuchungsplanes. Ich selbst fühlte mich persönlich verpflichtet, die Marshal-Insel zu besuchen und beabsichtigte bei dieser Gelegenheit ganz um die King Williams-Insel herumzukommen.

Dem Lieutenant Hobson übertrug ich die Durchsuchung des West-Ufers vom Boothia bis zum magnetischen Pol, und, in erster Reihe, von der Gatshead-Insel westwärts bis Wynniatts-Insel, Capitän Allen-Young, unser Segelmeister, sollte dem Ufer von Prince of Wales-Land, bis zum äussersten Punkte, den Lieutenant Brown erreicht hatte, nachgehen, und zugleich die Küste der Bellot's-Strasse bis zu der nördlichsten Stelle, an welche Sir James Ross gelangt war, verfolgen. — Im ersten Frühjahre begannen die Reisen am 17. Febr. 1859. Capitän Young brachte sein Depot quer über auf Prince of Wales-Land. Ich selbst wendete mich nach Süden gegen den magnetischen Pol zu, in der Hoffnung, mit den Eskimos zusammenzukommen und von ihnen Nachrichten zu erhalten, die uns auf den Gegenstand unserer Untersuchung unmittelbar hinleiten könnten. Meine Begleiter waren Mr. Peterson, unser Dolmetsch, und der Quartiermeister Alexander Thompson; wir hatten zwei mit Hunden bespannte Schlitten bei uns. Am 28. Februar glückte es uns, bei Cap Victoria eine kleine Anzahl Eingeborner zu treffen und später besuchten uns deren fünfundvierzig. Wir blieben vier Tage lang mit ihnen in Verkehr, erlangten viele Ueberbleibsel und erfuhren, dass vor mehreren Jahren über das Nord-Ufer von King Williams-Insel hinaus ein Schiff vom Eise zerdrückt worden war, die Mannschaft aber sich an das Land rettete und gegen den Fischfluss ging, wo sie alle starben. Dieser Stamm war reichlich mit Holz versehen, welches nach ihrer Aussage von einem von den weissen Männern am grossen Flusse zurückgelassenen Boote herrühren soll. Wir erreichten unser Schiff nach einer Abwesenheit von fünfundzwanzig Tagen; zwar gesund, aber von den starken Märschen und dem ungewöhnlich kalten Wetter etwas hergenommen. Mehrere Tage hindurch nach unserem Abmarsch blieb das Quecksilber gefroren. Am 2. April begannen unsere lang vorher entworfenen Frühlings-Excursionen. Lieutenant Hobson begleitete mich bis Cap Victoria; jeder von uns hatte einen von vier Mann gezogenen Schlitten und einen mit sechs Hunden bespannten Reserve-Schlitten, grössere Hilfsmittel konnten wir nicht aufreiben.

Ehe wir uns trennten, stiessen wir auf zwei Eskimo-Familien, die auf dem Eise in Schneehütten wohnten. Von ihnen erfuhren wir, dass noch ein anderes Schiff über King Williams-Insel gesehen, und gegen Ende desselben Jahres an den Strand getrieben worden sei, und dass sie aus demselben eine grosse Menge Holz und Eisen erhalten hätten.

Ich wies nun Lieutenant Hobson an, das Wrack aufzusuchen und allen Spuren, die er auf King Williams-Insel auffinden sollte, so weit als möglich nachzugehen. Ich zog, von meiner eigenen Abtheilung und Mr. Peterson begleitet, längs der Ostküste von King Williams-Insel hin und da vor einigen verlassenen Schneehütten vorbei, doch ohne Eingeborenen zu begegnen, bis wir endlich am 8. Mai jenseits des Cap Morton ein Schneedorf mit etwa dreissig Bewohnern trafen. Sie sammelten sich um uns, ohne die geringsten Zeichen von Furcht oder Scheu, obgleich keiner von ihnen je einen lebenden weissen Menschen erblickt hatte. Sie waren höchst bereit, uns

alles, was sie wussten, mitzuthemen und einen Tauschhandel einzugehen, hätten aber auch alles und jedes gestohlen, wenn man nicht genau darauf Acht gegeben hätte. Wir erlangten hier wieder eine Menge Ueberbleibsel unserer Landsleute; ja, man bot uns davon mehr zum Ankauf an, als wir mitnehmen konnten. Sie zeigten nach der Einfahrt, über die wir den Tag vorher gekommen waren, und sagten uns, dass wir noch eine Tagereise aufwärts und dann vier Tagereisen landeinwärts zu den Wrack gelangen würden.

Keiner dieser Leute war seit dem Winter 1857/58 dort gewesen. Damals soll nur noch wenig übrig geblieben sein, nachdem ihre Landsleute fast alles weggeschleppt hatten. Die meiste Auskunft erhielten wir von einer verständigen alten Frau. Nach ihrer Aussage wurde das Schiff gegen Ende des Jahres an den Strand getrieben; viele der weissen Männer sanken während des Marsches nach dem grossen Flusse zu Boden; diesen Umstand erfuhren sie aber erst im nächsten Winter, als die Leichen aufgefunden wurden. Alle versicherten uns, wir würden am Südufer beim grossen Fluss, und auch wohl bei dem Wrack, Eingeborene finden; diess traf aber leider nicht zu. Nur eine Familie traf wir jenseits Point-Booth und niemand auf der Montreal-Insel und anderen Stellen, die wir später besuchten. Wir durchsuchten Point-Ogle, die Montreal-Insel und die Barrow-Insel, ohne irgend etwas zu finden, als einige Stücke Kupfer und Eisen in einem Schlupfwinkel der Eskimos.

Wir gingen nun wieder nach King William's-Insel, untersuchten deren südliches Ufer ohne Erfolg bis am 24. Mai, wo wir an zehn Meilen westlich von Cap Herschel ein gebleichtes Skelet, und rings herum Reste europäischer Kleider auffanden. Nachdem wir den Schnee sorgfältig weggeräumt hatten, fanden wir eine kleine Briefftasche und darin einige Briefe, zwar sehr verwittert, indess doch wohl noch zu entziffern. Nach den Resten der Kleidung zu urtheilen, mochte der junge Mann ein Proviantmeister oder ein Offiziersdiener gewesen sein, und die Lage seiner Gebeine bestätigte genau die Angabe der Eskimos, dass er und seine Reisegefährten während des Gehens zusammengesunken seien.

Am nächsten Tage untersuchten wir auf Cap Herschel den Simpson's-Hügel, oder vielmehr dessen Ueberreste, die nur noch vier Fuss hoch sind. Die mittleren Lagen waren weggeräumt, als hätte jemand darin herumgesucht. Meine Meinung war und ist es noch jetzt, dass die Mannschaft auf ihrem Rückwege dort Erinnerungszeichen niedergelegt habe, welche in der Folge die Eingebornen mit sich fortnahmen.“

„Nach seiner Trennung von mir bei Cap Victoria am 28. April, machte sich Lieutenant Hobson auf den Weg nach Cap Felix. Kurz Westwärts von diesem fand er einen sehr grossen Hügel und dicht daran 3 kleine Zelte mit Bettdecken, alten Kleidern und anderen Resten einer Jagd- oder magnetischen Station; wie wohl man aber den Hügel untergrub und ringsum in der Entfernung von 10 Fuss einen Graben zog, fand man kein Erinnerungszeichen. Ein gefaltetes weisses Stück Papier fand sich in dem Hügel nebst zwei zerbrochenen Flaschen, welche vielleicht Erinnerungszeichen enthalten hatten, mitten unter Steinen, welche von der Spitze herabgefallen waren. Lieutenant Hobson nahm die wichtigsten der dort gefundenen Gegenstände, darunter die Flagge eines Bootes, mit sich. Etwa 2 Meilen weiter nach SW. entdeckte man einen kleinen Hügel, aber ohne Erinnerungszeichen oder sonstige Ueberbleibsel. Zu einem zweiten

kleinen Hügel, an 3 Meilen N. von Point Victory, fanden sich nur eine gebrochene Spitzhaue und eine leere Büchse.“

„Am 6. Mai schlug Lieutenant Hobson sein Zelt an einem grossen Hügel auf Point Victory auf. Zwischen losen Steinen, welche von der Spitze dieses Hügels herabgefallen waren, fand sich eine kleine Kapsel aus Zinn und in dieser eine Schrift, des wesentlichen Inhalts: „Der Hügel sei von der Franklin'schen Expedition an der muthmasslichen Stelle von Sir James Ross's Pfeiler, den man nicht aufgefunden, erbaut worden. Der „Erebus“ und „Terror“ hätten ihren ersten Winter auf Beechey-Insel zugebracht, nachdem sie im Wellington-Kanal bis 77° N. Br. hinaufgekommen und längs der W.-Küste von der Cornwallis-Insel zurückgekehrt waren. Am 12. September 1846 seien sie unter 70° 5' N. Br. und 98° 23' W. L. eingefloren. Sir J. Franklin sei am 11. Juni 1847 gestorben. Am 22. April 1848 seien die Schiffe, fünf Meilen NNW. von Cap Victory preisgegeben worden und die Ueberlebenden — 105 an der Zahl unter Capitän Crozier hier gelandet.“ Diese Schrift trug das Datum vom 25. April und am Tag darauf beabsichtigten sie nach dem grossen Fischfluss aufzubrechen. Der ganze Verlust der Expedition an Todten betrug bis an jenen Tag 9 Offiziere und 15 Mann. Eine Menge Kleidungsstücke und Vorräthe lagen rings herum verstreut, als hätte man alles nur irgend Entbehrliche bei Seite schaffen wollen: Spitzhauen, Schaufeln, Boote, Kochgeräthe, Eisen aller Art, Taue, Rollen, Segeltuch, ein Neigungs-Kompass, ein Sextant mit dem eingegrabenen Namen „Frederic Hornby, R. N.“, ein kleiner Arzneikasten, Ruder u. s. w. Einige Meilen südwärts, jenseits der Back-Bay fand sich ein zweites, von Lieutenant Gore und M. Des Voeux im Mai 1847 niedergelegtes Erinnerungsblatt, was indess keine neue Auskunft gab.“

Hier folgt die Abschrift des von Lieutenant Hobson bei Point Victory gefundenen Blattes. (Siehe folgende Seite.)

„Lieutenant Hobson setzte seine Nachforschungen bis auf einige Tagmärsche vom Cap Herschel fort, ohne irgend eine Spur, weder des Wrackes noch der Eingeborenen zu finden. Er hinterliess mir eine vollständige Nachweisung seiner wichtigen Entdeckungen, so dass ich, als ich längs dem W.-Ufer von der King William's-Insel nach N. zurückkehrte, in voller Kenntniss alles bereits Aufgefundenen war.“

„Bald nachdem wir Cap Herschel verlassen hatten, wurden die Spuren der Eingeborenen immer seltener und immer veralteter, bis sie uns jenseits der W.-Spitze der Insel ganz verliessen. Dort ist das Ufer äusserst niedrig und fast ohne alle Vegetation. Zahllose Bänke von Gerölle und niedere Inselchen liegen längs desselben und ausserdem ist die Victoria-Strasse mit dichtem undurchdringbarem Packeise bedeckt. Unter 69° 66' N.Br. und 99° 27' W.L. kamen wir an ein grosses Boot, welches Lieutenant Hobson — seinen Notizen zufolge — bereits einige Tage vorher entdeckt hatte. Das Boot scheint zur Fahrt stromaufwärts auf dem Fischflusse bestimmt gewesen, dann aber bei der Rückkehr nach den Schiffen preisgegeben worden zu sein; das Schlittengestelle, auf das man es gebracht hatte, gab durch seine Richtung dieser Vermuthung Raum. Es war 28 Fuss lang, 7½ Fuss breit, höchst sorgfältig ausgerüstet und möglichst leicht gebaut; das Schlittengestelle selbst war von festem Eichenholz und fast so schwer als das Boot selbst. In diesem fanden wir eine Menge Kleidungsstücke und auch zwei menschliche Skelette. Das

April 1848 — M. Schiffe „Terror“ und „Erebus“ wurden verlassen am 22. April, fünf Meilen NNW. von dem —  
 Bord \*\*\* 12. Sept. 1846 —. Die Officiere und Mannschaft, bestehend aus 105 Seelen, unter dem Befehl — früher Cp  
 F. R. M. Crozier, landeten hier in 69° 37' 42" Br. 98° 04' Länge.  
 — per wurde gefunden durch Lieutenant Irving unter dem Hügel, man vermuthet es sei.

I. R. M. Crozier, Cazitan und jüngerer Officier, und  
 bricht morgen den 26. nach Backs Fischfluss auf.

JAMES FITZJAMES  
 Capitän I. M. Schiff „Erebus.“

I. M. Schiffe „Erebus“ und „Terror“ 28. Mai 1847 (Ueber-  
 winterten im Eis unter 70° 5' NB., 98° 23' WL.) hatten von  
 1846—47 überwintert auf Beechey-Insel unter 74° 43' 28" NB.  
 91° 39' 15" WL., nachdem sie den Wellington-Kanal bis  
 77° Br. hinaufgefahren und an der WSeite von Cornwallis-  
 Insel zurückgekehrt waren.

Sir JOHN FRANKLIN,  
 Befehlshaber der Expedition.  
 Alles wohl.

Wer immer dieses Papier findet, wird ersucht, es, begleitet  
 von der Angabe der Zeit und des Ortes seiner Auf-  
 findung, an den Secretär der Admiralität, London zu beför-  
 dern, oder — wenn es passender erschiene — es zu diesem  
 Zweck dem britischen Consul im nächsten Hafen einzuhändigen.  
 (Dasselbe in 5 fremden Sprachen wiederholt.)

Eine Gesellschaft, bestehend aus 2 Officieren und 6 Mann, ver-  
 liess die Schiffe am Montag, 24. Mai 1847.

G. M. GORE, Lieutenant.  
 CHAS. F. DES VOEUX, „Mate.“

4 Meilen gegen Norden.

gebaut worden von Sir James Ross im J. 1831 — wo es niedergelegt wurde durch den verstorbenen  
 Commander Gore im Mai (Junius) 1847. Sir-James Ross's Pfeiler ist jedoch nicht aufgefunden worden und  
 das Papier wurde an diese Stelle übertragen, welche dieselbe ist, an der Sir J. Ross's Pfeiler aufgerichtet  
 worden ist. Sir John Franklin starb am 11. Junius 1847 und der ganze Verlust an Gestorbenen im Lauf der  
 Expedition beträgt bis heute 9 Officiere und 15 Mann.

eine lag im Hintertheil des Bootes unter einem Haufen Kleider; das andere  
 weit mehr aus seiner natürlichen Lage, wahrscheinlich durch Raubthiere,  
 gebrachte, im mittlern Theil. Fünf Taschenuhren, eine Anzahl silberner  
 Löffel und Gabeln, einige religiöse Bücher fanden sich auch vor, aber  
 sonst weder Tagebücher, noch Brieftaschen, noch selbst Namen auf irgend  
 einem Kleidungsstück. Zwei Doppelfinten standen aufrecht an den Seiten  
 des Bootes, gerade wie man sie vor vier Jahren hingestellt hatte. In

jeder derselben war ein Lauf geladen und der Hahn daran aufgezo- gen; Schiessbedarf fand sich reichlich vor; ausserdem 20—30 Pfund Chocolate, etwas Thee und Rauchtak. An Brenn-Material war kein Mangel; etwa 100 Ellen vom Boot entfernt lag ein Stamm Treibholz.“

„Lieutenant Hobson nahm viele merkwürdige Ueberreste mit und auch ich sammelte einige. Am 6. Juni erreichte ich Point Victory, ohne etwas weiteres aufgefunden zu haben. Die Kleider u. s. w. wurden noch- mals nach Schriften, Notizbüchern u. dgl. durchsucht; eine Denkschrift wurde in den Hügel niedergelegt und eine andere zehn Fuss weiter, genau nach N., eingegraben. Die Ufer der King William's-Insel zwischen deren N. und W.-Spitzen (Cap Felix und Cap Crozier) sind seit der Preisge- bung des „Erebus“ und des „Terror“ nicht von Esquimos besucht wor- den, sonst würden die Hügel und die rings umher verstreuten Gegen- stände, welche für die Eingeborenen unschätzbaren Werth haben, nicht unberührt geblieben sein. — Was noch vom Wrack sichtbar sein mag, liegt wahrscheinlich auf einer der kleinen Inseln längs des Ufers gegen S. zwischen Cap Crozier und Cap Herschel.“

„Alles was sich aus der Gedenkschrift, dem oben erwähnten Boot und den aufgefundenen Kleidungs- und Ausrüstungs-Gegenständen entnehmen lässt, ist: dass die Preisgebung des „Erebus“ und des „Terror“ nach einem wohlüberlegten Plane geschehen sei und man im Lauf des dritten Win- ters auf jede Weise an der Vervollständigung der Reise-Ausrüstung gear- beitet habe. Es erscheint nur allzu wahrscheinlich, dass Krankheit die Kräfte aller Personen an Bord bedeutend aufgezehrt habe — mehr viel- leicht als ihnen selbst bewusst war. Die Entfernung des Schlittenweges von der Stelle, wo die Schiffe preisgegeben wurden bis zu dem oben er- wählten Boot beträgt 65 geographische Meilen und von dort bis zur Mon- treal-Insel 220 Meilen. Bis zum letzten Augenblick scheint die vollkom- menste Ordnung ungestört geherrscht zu haben.“

Capitän McClintock segelte am 1. Sept. 1859 nach England zurück und brachte den Nachlass der verlorenen Seefahrer nebst der wichtigen Nachricht vom Schiffbruch des „Erebus“ und des „Terror“ und vom traurigen Schicksale Sir J. Franklin's und seiner Gefährten mit sich.

Dies war der Verlauf der wichtigsten arctischen Expeditionen während der letzten 90 Jahre. Uebersieht man die hierdurch erzielten Resultate, so lässt sich nicht läugnen, dass sie für die Vermehrung der Kenntniss unserer Erde von der grössten Bedeutung und vom grössten Werthe sind. Das prac- tische Resultat, welches man anfänglich anstrebte, und dessen Erreichung mit so vielen Menschen- und Geldopfern verbunden war, blieb jedoch weit selbst hinter den mässigsten Erwartungen zurück; und es lässt sich mit Gewissheit vorhersagen, dass nie ein Handelsschiff die Nordwest-Durchfahrt passiren werde.

#### **Eingegangene Druckschriften.**

Annales de la propagation de la foi. Paris 1859. N. 187. Von der Redaction.  
Austria, Wochenschrift für Volkswirtschaft und Statistik. Wien 1859. N. 46—48.

Von der Redaction.

Jahrbuch der k. k. geologischen Reichsanstalt. Wien 1859. X. N. 2.

Die fossilen Mollusken des Tertiärbeckens von Wien, von Dr. M. Hörnes. Wien 1859. II. N. 11, 12.

Ansprache, gehalten am Schlusse des 1. Decenniums der k. k. geologischen Reichsanstalt am 22. November 1859. Von W. Haidinger.

Von der k. k. geologischen Reichsanstalt.

Allgemeine Land- und forstwirtschaftliche Zeitung. Wien 1859. N. 34—35.

Von der k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft.