

Ilyrisches Blatt

zum Nutzen und Vergnügen.

20

Freitag den 18. May 1827.

Meteorologische Beobachtungen.

Uebersichts-Tabelle

der climatischen Eigenheiten des Monats April nach einer dreijährigen Beobachtung nord-westlich des Raibacher Horizonts.

Ueber die Expeditionen nach dem Polarmeere und die Entdeckungen im Norden unserer Erde.

(Fortsetzung).

Überzeugt von der Wichtigkeit einer nordwestlichen Durchfahrt, setzte die englische Regierung im Jahre 1746 durch eine Parlaments-Acte eine Belohnung von 20,000 Pfund Sterling für denjenigen aus, welchem es gelingen würde, im Norden von Amerika, eine Durchfahrt nach dem stillen Meere zu entdecken, und 5000 Pfund Sterling demjenigen Schiffe, welches den Nordpol zuerst erreicht oder überschreitet. Aufgemunter durch den ausgesetzten Preis, brachte ein gewisser Arthur Dobbs eine Gesellschaft von Kaufleuten zusammen, die auf ihre Kosten zwey Schiffe ausrüsteten, welche die Westküste der Hudsons-Bay genauer untersuchen sollten. Diese Expedition segelte 1746 von Plymouth ab, und langte erst im August desselben Jahres in der Hudsons-Bay an. Da aber die heranrückte Jahreszeit eine weitere Reise nicht gestattete so überwinterte man im Port Nelson, und begann erst im Sommer des folgenden Jahres die Westküsten dieser Bay genauer aufzunehmen. Der Erfolg ihres Kreuzens war die Entdeckung eines großen Einschnittes in das Land hinein, welcher bey 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. Man gab dieser Bay den Namen *Chesterfields-Einschneite*. Ihr Ende wurde damals nicht untersucht, und als wir

Witterung.	A p r i l		
	1825	1826	1827
	Von Neunzig Theilen		
Heitere Witterung . . .	50 1/2	51	43 1/2
Trüb, neblig und Wolken	39 1/2	39	46 1/2
Regen	4	4 1/2	01 1/2
Schnee	1	1 1/2	—
Blitz und Donner . . .	1	—	—
N. und Südostwinde . .	20 1/2	24	6 1/2
Süd- und Südwestwinde	19 1/2	8 1/2	14
N. W., N. u. N. O. Winde	9	21	13
Feuchtigkeit der Luft . .	3	6	13 1/2
Trockenheit der Luft . .	21	26	23
Temperatur nach Reaumur	G r a d e		
Summe der niedrigsten Wärme	102	113	114
do. der höchsten do.	386	320	347
do. der größten Kälte	5	5	2
Die größte Wärme am 29.	18	—	—
„ „ do. am 16.	—	16	—
„ „ do. am 13. u. 30.	—	—	15
Die größte Kälte am 19.	⊖	—	—
„ „ do. am 1. und 2.	—	1	—
„ „ do. am 1. und 2.	—	—	⊖

diesem Berichte die Schiffe wieder nach England zurücksegelten, so versprach man sich von dieser Einfahrt um so gewisser eine nordwestliche Passage nach dem Polarmeere, weil die Chesterfields-Einfahrt gleich im Anfange alle Anzeichen einer Straße hatte. Um jeden Zweifel zu heben, schickte die Hudsonsbay-Compagnie im Jahre 1762 den Capitän Cristopher mit dem Befehle ab, die gefundene Einfahrt näher zu untersuchen. Dieser fand nun daß die Chesterfields-Bay 270 Meilen weit vom Meere in einem See von süßem Wasser sich endige. Der See selbst war 63 Meilen lang, und 15 bis 30 breit, an dessen westlichen Ende sich ein Flußchen fand, das sich aber ebenfalls bald verlor.

Das Auffinden einer nordwestlichen Durchfahrt, welche die kühnsten Seefahrer seit zwey Jahrhunderten vergeblich gesucht haben, beschloß der berühmte Hearne durch eine Fußreise nach den Ufern des nördlichen Eismeres zu versuchen. Seine merkwürdige Fußreise betrug von dem Fort Prince of Wales bis zur Mündung des Kupferminen-Flusses und wieder zurück 1300 englische Meilen und dauerte 1 Jahr und 7 Monathe. Hearne sah wirklich unter dem 72. Grad der nördlichen Breite, das Eismeer, ohne aber eine Straße zu entdecken.

Eine mehr wissenschaftliche als merkantillische Tendenz hatten die beyden Seereisen, welche Eschitschakoff in den Jahren 1765 und 1766 auf Befehl der Kaiserinn Katharina II. nach dem Nordpol unternahmen sollte. Auf beyden Fahrten drang Eschitschakoff nicht weiter als bis zum 80. Grade vor; denn unabsehbare Eismassen machten jedes weitere Vordringen unmöglich. Unter allen Seefahrern kam keiner dem Pole so nahe, als der Franzose Paget der seine Fahrt auf einem zum Wallfischfange bestimmten holländischen Schiffe machte. Nach seinem von der Academie der Wissenschaften herausgegebenen Berichte, erreichte er den 82. Grad der nördlichen Breite *). Er selbst hielt es übrigens für sehr möglich bis zum Nordpole

zu bringen, nur müßte die Fahrt zwischen Spitzbergen und Nova-Zemlia versucht werden.

Große Verdienste um die Verbreitung gründlicher Kenntnisse über unseren Erdball, hat sich unstreitig Cook erworben, Waren gleich seine Fahrten größtentheils nach dem stillen Ocean und dessen zahlreichen Inselgruppen gerichtet, so muß man ihm doch Dank wissen für seine im Jahr 1778 unternommene Reise nach dem Polarmeere. Er durchsegelte die von Behring aufgefundene Meerenge, und erreichte nach vielfältigen Kreuzen an der amerikanischen Küste unter dem 70. Grade das Eiskap, über das noch kein europäischer Seefahrer hinaussegelt ist, da Otto von Kotzebue bekanntlich nur den 66. Grad erreicht hat.

Erst unseren Tagen war es vorbehalten, den Schleyer zu lüften, in dem der Norden Amerika's so lange verhüllt war. Die englische Regierung, die sich durch die Verbreitung gründlicher Kenntnisse über die Oberfläche unserer Erde, den Dank der Mitwelt erworben hat, ließ im Jahre 1818 zwey Schiffe zur Erforschung einer Durchfahrt im N. W. ausrüsten, welche zu dieser gefährlichen Unternehmung von Innen und Außen auf das Zweckmäßigste eingerichtet, und mit auserlesenen physicalischen und astronomischen Instrumenten versehen waren. Zum Chef dieser Expedition wurde der Capitän Ross ernannt, ein trefflicher Seemann und mit seltenen wissenschaftlichen Kenntnissen ausgerüstet. Die nächste Bestimmung beyder Schiffe war die Baffins-Bay. Im May pahirte Kap. Ross die Davis-Strasse. Von nun an wurde täglich ein kupferner Cylinder über Bord geworfen, in welchen sich immer eine Anzeige der Länge und Breite des Schiffes, der Abweichung der Magnetnadel, und in sechs verschiedenen Sprachen eine Bitte an die Person, welche denselben finden sollte, ihn der Admiralität zuzustellen. Bey der Waggay-Insel hemmte das Eis seine weitere Fahrt, er ließ daher das Schiff an einen Eisberg befestigen, und unterdessen astronomische Beobachtungen anstellen. Als im Juny die See wieder frey vom Eise wurde, setzte er seine Fahrt an der Küste von Grönland weiter fort, unter beständiger Gefahr, daß sein Schiff von den Eisfeldern zertrümmert werde. Unter dem 75. Grad wurde die Melvil-Bay ent-

*) Doch soll nach Krusensterns Versicherung das Schiff Neptun im Jahre 1817 bis zum 85° 20' nördlicher Breite gekommen seyn.

deckt, und die gegenüber liegende Küste, welche man mit hohem Gebirge im Hintergrunde umringt sah, wurde das arctische Hochland genannt. An dieser Küste sah man eine Strecke von acht Meilen mit rosenrothem Schnee bedeckt. Von hier an nahmen die Gefahren immer mehr überhand; unaufhörlich waren die Leute beschäftigt das Schiff theils zu bugfieren, theils auf dem Eise zu schleppen. Endlich gelangte man zu den nördlichsten Küsten der Baffins-Bay unter dem 78. Grade der nördl. Breite. Weder in den Smith noch Aldermann Jones Sund konnte man eindringen, da beyde mit Eis angefüllt waren und eine hohe Gebirgskette auch ohnedieß eine Durchfahrt unmöglich machte. Vom Cap Horsburgh nahm das Land eine immer mehr südlichere Richtung an, doch erforderte die Schifffahrt der vielen Eisfelder wegen noch immer die größte Vorsicht. Endlich entdeckte man unter dem 74. Grade eine große Bay, welche schon von Baffin den Namen Lancaster-Sund erhalten hatte. Noth segelte über 80 Meilen in diese Bay hinein, und als er sich von dem Zusammenhange des Landes im Westen überzeugt zu haben glaubte, so kehrte er um. Vey seiner Rückkunft wurde ihm zum Vorwurf gemacht, die aufgefundenene Bay nicht näher untersucht zu haben. Ob er nun gleich behauptete den Zusammenhang der Berge im Norden mit denen im Süden gesehen zu haben, so traten dagegen der unter ihm commandirende Lieutenant Parry und der Schiffsarzt Fisher mit der Versicherung auf, den angegebenen Zusammenhang der Berge gar nicht wahrgenommen, sondern gerade alle Umstände zur Entdeckung einer nordwestlichen Durchfahrt günstig gefunden zu haben. Diese Behauptung veranlaßte die Admiralität eine neue Expedition auszurüsten, und das Commando darüber dem Lieutenant Parry anzuvertrauen.

Parry segelte im folgenden Jahre 1819 sogleich nach dem Lancaster-Sund, fand endlich die so lang ersehnte Durchfahrt, und drang in das innere Polarmeer vor. Er durchkreuzte dasselbe in verschiedenen Richtungen, entdeckte im Süden Prinz Regent's Einfahrt, verließ aber dieselbe bald wieder, und richtete seinen Lauf nach Nordwesten. Hier entdeckte er zwey große Inseln, welche Cornwallis und Bathurst

genannt wurden, und eine Menge anderer kleinerer Eilande, denen er den Namen Nord-Georgische-Inseln ertheilte. Endlich erreichte er zu Ende des Sommers unter dem 110. Grade westlicher Länge von Grenwich eine große Insel — von ihm Melvils-Insel genannt — auf der er überwinterte. Als im folgenden Jahre, das Eis zu schmelzen begann, richtete er seinen Lauf gegen Südosten, und kehrte erst im November desselben Jahres nach England zurück. Nach dem Ausspruche des Längenbureaus erhielt er die vom Parlamente festgesetzte Prämie von 5000 Pfund Sterling. Nach diesen Entdeckungen hört daher der Lancaster-Sund auf ein Sund zu seyn, und die gefundene Durchfahrt in das Polarbecken erhielt dem berühmten Geographen Barrow zu Ehren, den Namen der Barrow'schen Straße.

Die außerordentlichen Entdeckungen im Polarmeere bewogen daher die englische Regierung zur Ausrüstung einer dritten Expedition. Parry, wegen seiner Verdienste zum Capitän erhoben, sollte mit den Schiffen Hecla und Fury die Repulse-Bay genauer untersuchen, und wenn er in derselben eine Durchfahrt gefunden, durch das Polarmeer nach der Behring'schen Straße segeln. Diesem Auftrage zufolge, segelte Parry 1821 nach der Repulse-Bay; doch nachdem er sich überzeugte, daß hier keine westliche Durchfahrt möglich sey, so beschloß er die Ostseite dieser Küste genauer zu untersuchen. Den Winter brachte man theils mit astronomischen und physicalischen Beobachtungen, theils mit theatralischen Belustigungen, theils mit Fußwanderungen selbst bey einer Kälte von 25 Graden zu. Erst im Junius wurden die Schiffe aus dem Eise gehauen. Parry richtete nordwärts den Lauf seiner Schiffe längs der Küste dieses Landes, entdeckte den Barrowfluß mit seinem prächtigen Wasserfalle, und zuletzt die Fury- und Hecla-Straße an der Nordseite des Landes. Doch da er wegen der dichten Eisfelder nicht ins Polarmeer dringen konnte, so mußte er sich mit der Untersuchung der in der Fury- und Hecla-Straße gelegenen Amherst-Insel begnügen. Er überwinterte an der Einfahrt der Straße unter den Esquimeaux, und beschiffte im dritten Jahre seiner Reise zum zweyten Mal die eben erwähnte Straße um eine Durchfahrt

nach dem Polarmeere zu suchen. Doch der Scorbut nahm unter den Matrosen dergestalt zu, daß er seine Fahrt nicht mehr fortzusetzen wagte, und sich zuletzt zur Rückkehr nach England entschloß. Parrys ausgezeichneten nautischen Kenntnissen, seiner Beharrlichkeit und seinem Eifer verdankt man die Entdeckung zweyer in das innere Polarmeer führenden Straßen, der Barrows- und der Fury- und Hecla-Straße. Doch da der kühne Seemann weder in der ersteren noch letzteren, des angehäuften Standeises wegen bis zur Behringsstraße vordringen konnte; so veranstaltete die brittische Regierung im May des Jahres 1824 die vierte Polarreise auf den Schiffen Hecla, Capitän Parry, und Griper, Capitän Lyon. Sie sollten nach der Barrows-Straße segeln, und an deren südwestlichen Ende die Durchfahrt bis zum Eis-Cap, in der auf Parrys erster Reise aufgefundenen Prinz-Regent-Einfahrt versuchen. Doch Lyon gerieth im August 1824 an der Küste von Labrador zwischen Eisberge, verlor beyden plötzlich ausgebrochenen Stürmen seine Anker, und mußte nach England zurückkehren. Indessen fügte es sich, daß das königliche Schiff Blossom mit Depeschen nach Rio-Janeiro segeln mußte. Dem Capitän desselben wurde daher zugleich aufgetragen, von Rio-Janeiro aus, um das Cap Horn nach der Behringsstraße zu steuern, das Eis-Cap zu umsegeln und längs der Nordküste von Amerika seinen Lauf nach der Hecla- und Furystraße zu nehmen, um dort mit dem Cap. Parry zusammenzutreffen. Der letzte hatte unterdessen noch vor dem Anfange des Winters 1824 die Prinz-Regents-Einfahrt erreicht, und war dort im Hafen Bowen vor Anker gegangen. Nachdem er den Winter dort zugebracht, und im July des folgenden Jahres den Hafen verlassen hatte, steuerte er gegen Süden. Aber schon am 1. August wurde das Schiff Fury von den Eisfeldern ans Land geworfen, und nach vergeblichen Bemühungen es zu retten, im Strich gelassen. Capitän Parry mußte nun die Mannschaft des gescheiterten Schiffes an Bord des Hecla nehmen, und die Rückreise nach England antreten. So

mißlang abermahls die Durchfahrt durch das Polarmeer, die man in England nicht bloß für möglich, sondern sogar für gewiß gehalten hatte.

(Der Beschluß folgt.)

M i s c e l l e n.

Man hat in London in der allgemeinen Sitzung der Eigenthümer der ostindischen Compagnie einen Vorschlag wegen Abschaffung des Gebrauchs der ostindischen Frauen, die sich nach dem Tode ihrer Gatten verbrennen, gemacht. Der Courier sagt hierüber, die Engländer haben zwar rücksichtlich der religiösen Gebräuche der Eingebornen Indiens den Grundsatz, daß man sich nicht darein mischen solle; allein es gebe doch Gelegenheit, wo eine Einmischung zu entschuldigen wäre. Seit 9 Jahren, von 1815 an, sollen über 6000 Frauen auf diese Art umgekommen, und zum Theil dabey fürchterliche Ausstritte vorgefallen seyn. Weit entfernt, daß diese Unglücklichen sich willkürlich dem Gebrauche unterwerfen, werden sie fast immer gezwungen, und wenn sie aus Schmerzen oder Furcht sich über den Scheiterhaufen herab stürzen, um der Flamme zu entgehen, so bringt man sie mit Gewalt wieder zurück; man geht bisweilen so weit, daß man sie mit Lanzen sticht, um sie aufs Neue in die Gluth hinein zu treiben. Diese Barbarey wird fast immer an jungen Frauen, und bisweilen an solchen ausgeübt, die erst 9 bis 10 Jahre alt sind. Man verliert die heiligen Bücher der Hindus gebiethen diese schrecklichen Opfer nicht, sondern erlauben sie bloß. Michin weiß man eigentlich nicht, warum die Engländer den Unfug noch länger zugeben sollten.

Die Cur mit Blutezeln ist gegenwärtig in Frankreich sehr im Schwunge — ein Hospital, Hotel de Dieu, soll in einem Jahre 600,000 Stück gebraucht, und ein Arzt einen Kranken mit 800 glücklich in die andere Welt befördert haben.