

Wöchentlich erscheinen drei Nummern. Prämumerationspreis 22½ Sgr. (½ Thlr.) vierteljährlich, 3 Thlr. für das ganze Jahr, ohne Erhöhung, in allen Theilen der Preussischen Monarchie.

# Magazin

für die

Man pränumeriert auf dieses Heftblatt der Allg. Pr. Staats-Zeitung in Berlin in der Expedition (Mohren-Strasse Nr. 34); in der Provinz so wie im Auslande bei den Postämtern.

## Literatur des Auslandes.

N<sup>o</sup> 117.

Berlin, Freitag den 29. September

1837.

### England.

#### Cap. Baer's Bericht über seine letzte Reise.

Die jüngsten Englischen Zeitungen brachten die erfreuliche Nachricht, daß Capitan Baer von seiner neueren Reise zur Erforschung des Meeres und der Küsten in der Polar-Zone Amerika's, nach funfzehnmonatlicher Abwesenheit, sammt seiner Mannschaft wohlbehalten wieder eingetroffen ist. Im Juni 1836 war er ausgelaufen, am verflohenen 3. September landete er zu Lough Swilly an der Westküste von Irland. Das Unternehmen war bekanntlich durch die Londoner Geographische Gesellschaft in Anregung gebracht und durch reichliche Unterstützung von Seiten der Regierung ins Werk gesetzt worden. Cap. Baer sollte im innersten nordwestlichen Winkel der Hudsons-Bai in die beiden Buchten oder vermittelnden Meerestrafen einzubringen suchen, welche von den Englischen Seefahrern Repulse-Bay und Wager-Inlet benannt worden sind; indem man voraussetzte, diese Arme der Hudsons-Bai wären nur durch einen nicht sehr breiten Isthmus von dem Polarmeer getrennt, hoffte man, die Küste des letzteren würde sich durch eine Extension zu Lande erreichen, auf eine Strecke verfolgen und solchergestalt der Umriß des Amerikanischen Continents an dieser Stelle sich bestimmen lassen. Die Admiralität ließ zu dieser Fahrt eigens eine Sloop, „the Terror“, ausrüsten, und alle Kunst und Sorgfalt Englischer Schiffbauweiser wurde aufgeboten, dem Fahrzeuge Stärke und Festigkeit zu geben, damit es den Andrang und Stoß der schwimmenden Eismassen aushielte. Gleichwohl war es bei der Rückkehr so übel zugerichtet, daß es vielleicht keinen Tag mehr die See hätte halten können. Die Reise war, wie alle zu gleichem Zwecke unternommene, reich an Mühsal und Gefahr für den Capitan und die Mannschaft, als an Aufschlüssen über die so lange gesuchte Nordwest-Durchfahrt. Cap. Baer hat unterm 11. September d. J. einen verläßlichen kurzen Bericht, oder vielmehr einen Auszug von Notizen aus seinem Tagebuch, an den Secretair der Geographischen Gesellschaft, Capitan Washington, eingesendet, wovon wir das Wesentliche hier mittheilen. Es geht daraus hervor, daß die Expedition gänzlich fehlgeschlagen und nicht einmal die Repulse-Bai erreicht worden ist; unüberwindliche Hindernisse setzten sich dem Vordringen der unerschrockenen Seefahrer entgegen.

Am 23. Juni, so berichtet Capitan Baer, „fuhren wir von Papa Westra ab und steuerten quer über den Ocean, bei stürmischem Wetter. Am 29. Juli gerietben wir in das treibende Eis; am 30sten hatten wir die Küste von Labrador in der Nähe des Kap Eudleigh vor Augen. Am 1. August passirten wir die Hudsons-Strasse, und am 8ten kamen wir, im Angesichte der Spitze Northbluff, an mehreren Fahrzeugen der Compagnie vorüber, die zwischen dem Eise steckten. Indem wir uns hart an die Küste hielten, gelangten wir eine Strecke vorwärts und verloren jene aus dem Gesichte; aber schon am folgenden Tage saßen wir selbst eingeklemmt. Im Süden und Westen, nach dem Innern der Hudsons-Bai zu, lag das Eis fest zusammengehoben und bildete, so weit man vom Mastkorbe sehen konnte, eine ununterbrochene Fläche; gegen Nordwesten aber zeigte es Lücken und offene Stellen, so daß ich, in der Hoffnung, Fahrwasser zu finden, meine Richtung dorthin einschlug. Am 16. August gelangten wir 40 Meilen über die Trinity-Inseln hinaus, aber erst am 23ten kam uns Bassin-Insel und zugleich gen Südwesten die Insel Southampton zu Gesicht. Dies war der entscheidende Zeitpunkt: hätten wir damals nur zwei Tage Westwind gehabt, der das Eis von den Küsten und aus der Bai hinweg gegen das offene Meer getrieben hätte, so wäre die Repulse-Bai zu erreichen gewesen; statt dessen aber hielt sich der Wind beständig aus Süden und schob und packte das Eis immer dichter über einander. Wenn wären wir jetzt umgekehrt und hätten versucht, südwärts um die Insel Southampton herum und dann zwischen der Insel und der Küste westwärts zu steuern; aber es war keine Möglichkeit mehr. Wir trieben mit dem Eise fort und befanden uns am 29. August unter 65° 30' N. B. und 82° 7' W. L. Dies war der nördlichste Punkt, den unser Schiff erreichte; ich rechnete, daß wir von hier nur 40 Meilen bis Winter-Insel hatten, wo Parry mit den Schiffen „Hecla“ und „Fury“ im Jahre 1827 überwinterte. Indem wir das Eis vor uns wegbrachen, arbeiteten wir uns südwärts in der Richtung nach der Insel Southampton zurück, weil ich noch immer die Hoffnung hegte, in dieser Gegend einen Strich freien Wassers zu finden. Am 4. September waren wir nur 136 Meilen von der Repulse-Bai entfernt; mit ein wenig lebhaftem Westwind hätten wir in zwei Tagen hingelangen können. Wir trieben aber noch 14 Tage mit dem Eise langsam westwärts und kamen drei Meilen am Kap Comfort vorbei, eine Landspitze, die 1000 Fuß hoch

ragt und steil aus der See ragt. Am 20. September klemmte uns das Eis so stark, daß mehrere Planken an unserem Schiffe locker wurden. Am 22ten machten wir einen neuen Versuch, uns durch das Eis zu bohren, um die nur 23 Meilen entfernte Duke-of-Yorks-Bai zu erreichen, aber vergebens: das Eis schob sich über jeder Öffnung wieder zusammen und verschloß uns den Ausweg. Von diesem Tage an hatten wir das Schiff nicht mehr in unserer Gewalt; es lag wie vergraben zwischen Eismänden und trieb mit Wind und Fluth hin und her. Am 26. September befanden wir uns unter 63° 48' N. B. 83° 40' W. L., der äußerste westliche Punkt, wohin wir gelangt sind, 90 Meilen von der Repulse-Bai. Am 27. September trieb das Eis von Osten her mit solchem Ungestüm gegen das Fahrzeug, daß es mit seinem Sternbord 7½ Fuß aus dem Wasser gehoben wurde. Am 9. October that sich eine freie Straße vor uns auf, und wir gelangten in 12 Stunden längs der Küste bis zum Kap Pilot. Hier blieben wir wieder liegen, und als am 27. October das Eis in einiger Entfernung vor uns sich abermals theilte, konnten wir dies nicht benutzen, weil unser Schiff fest eingefroren war. Wir arbeiteten mit Eisägen, Aerten und anderen Werkzeugen, womit die Regierung uns so reichlich versehen hatte; die Offiziere und Matrosen boten alle ihre Kräfte, die höchste Anstrengung auf, das Fahrzeug loszubringen, allein es half nichts. Am 17. October fiel unser Fahrweitsches Thermometer auf 9° unter Null.“ Mit Anfange Novembers begannen wir unsere Einrichtungen zu treffen, um mit unserem Schiffe auf dem Eise zu überwintern; wir führten zu dem Ende einen hohen Schneewall auf, um den Wind und die Kälte abzuhalten. Dabei trieben wir immer im Angesichte vom Kap Comfort hin und her und gerietben zuweilen so nahe an die Felsen, daß wir zu scheitern fürchteten. Am 21. December erhob sich plötzlich ein wüthender Windstoss aus dem Westen und trieb uns 14 Meilen vom Kap Comfort ostwärts und dann eine Strecke von 120 Meilen südostwärts, bis Seaborse-Point, welches die östlichste Spitze der Insel Southampton ist. Wir kamen dabei an einer Küstenstrecke vorüber, die auf unseren Seekarten noch nicht verzeichnet war, und nahmen sie auf; sie bestand durchgängig aus Felsen, hohen Klippen- und Felsenwänden von 750 bis zu 1000 Fuß Höhe über der See.

Am Weihnachtstage zeigten sich unter unserer Mannschaft die ersten Spuren des Scurvins, der nun allmählig um sich griff, so daß wir zu einer Zeit 23 Kranke am Bord hatten; doch starben uns nur 3, der Konstabler nämlich und 2 Matrosen. Im Anfange Januars borst während einer völligen Windstille die Eistruß, auf welcher wir lagen, mit einem entsetzlichen Knall; unser Fahrzeug bekam einen gewaltigen Stoß, und von da an immer mehrere und stärkere hinter einander; nach allen Seiten wurde es gedrückt, gezwängt, geschoben, und ohne die außerordentliche Festigkeit der Kiel- und Rippenbalken und des zu seiner Construction verwendeten Eisens wäre es gewiß in Stücke gebrochen. Am 18. Februar früh Morgens, als das Thermometer 33° unter Null“ zeigte, fand ein abnormer Eisbruch statt; Eismassen von 30 Fuß Dicke wälzten sich wie die Wellen über unser Schiff, zerbrachen die Böden, drängten die Balken aus ihren Fugen, zerrissen die Tane, schoben mächtige Steine weg, die zur Befestigung dienen sollten, und rissen die eisernen Riegel aus den Planken. Das ganze Fahrzeug wurde so heftig hin und her geworfen, daß mehrere Matrosen sich nicht auf den Füßen halten konnten, sondern niederkürzten. Das war aber noch lange nicht unsere schlimmste Noth. Am 15. März, während wir in der Richtung nach Südost an einer flachen Landspitze vorübertrieben, welcher ich auf der Karte den wohlverdienten Namen Terror-Point (Schreckens-Spitze) gegeben habe, brach wieder ein gewaltiger Eissturz von Nordwesten herein, faste unser Schiff von hinten, und obwohl es bis an die Ankerpfeilen zwischen Eismänden vergraben lag, wurde es doch durch den heftigen Stoß herausgedrängt und auf die Seite geworfen, so daß es auf sein Backbord zu liegen kam; der ganze Hinterrücken wurde weggerissen, und der Stern ragte 7 Fuß hoch aus dem Wasser. In der folgenden Nacht ging das Eis noch einmal los, riß die Schollen rings um das Fahrzeug mit fort und schob es noch höher auf das Eis hinauf, so daß der ganze Spiegel außer Wasser stand, während das Hinterteil wie in ein tiefes Loch zwischen überhängende Eismassen von 30 Fuß Höhe und Dicke eingezwängt war. Ein Glück, daß diese Massen stehen blieben, so wie sie die Planken des Schiffes berührten; einen Fuß breit weiter, und sie hätten Alles zertrümmert. Das Wasser stürzte zu den ausgerissenen Steven in das Hinterteil ein, das Fahrzeug krachte und knackte in allen Fugen. Wir retteten

\*) — 18° N.  
\*\*) — 29° N.