

## Werk

**Titel:** Nordamerika's Bewohner, Schönheiten und Naturschätze im Allgemeinen und die britt...

**Autor:** Bromme, Traugott

**Verlag:** Scheible

**Ort:** Stuttgart

**Kollektion:** Itineraria; Nordamericana

**Werk Id:** PPN239626052

**PURL:** <http://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?PID=PPN239626052> | LOG\_0010

**OPAC:** <http://opac.sub.uni-goettingen.de/DB=1/PPN?PPN=239626052>

## Terms and Conditions

The Goettingen State and University Library provides access to digitized documents strictly for noncommercial educational, research and private purposes and makes no warranty with regard to their use for other purposes. Some of our collections are protected by copyright. Publication and/or broadcast in any form (including electronic) requires prior written permission from the Goettingen State- and University Library.

Each copy of any part of this document must contain there Terms and Conditions. With the usage of the library's online system to access or download a digitized document you accept the Terms and Conditions.

Reproductions of material on the web site may not be made for or donated to other repositories, nor may be further reproduced without written permission from the Goettingen State- and University Library.

For reproduction requests and permissions, please contact us. If citing materials, please give proper attribution of the source.

## Contact

Niedersächsische Staats- und Universitätsbibliothek Göttingen  
Georg-August-Universität Göttingen  
Platz der Göttinger Sieben 1  
37073 Göttingen  
Germany  
Email: [gdz@sub.uni-goettingen.de](mailto:gdz@sub.uni-goettingen.de)

## A. Die Nordpolarländer von Nord-Amerika.

1. Die Inselgruppe Spitzbergen und die benachbarten Inseln.
2. Grönland.
3. Baffinsland und die westlichen Polarländer.

### Die Nordpolarländer.

Obgleich alles zwischen  $217^{\circ} 20'$  und  $39^{\circ} 35'$  östl. L. von Ferro liegende Land, welches über den  $66^{\circ} 32'$  nördl. Br. herauf geht, der Polarzone angehört, und hier zu den Nordpolarländern Amerika's gerechnet werden müßte, beschränken wir uns in vorliegender Uebersicht auf die Inselgruppe Spitzbergen mit Cherry- und der Jan-Mayen-Insel auf Grönland, wozu wir auch dessen südlichen, in der gemäßigten Zone liegenden Theil ziehen, auf das Baffinsland und alle westliche, durch Parry und Ross, in die Erdkunde eingeführte Entdeckungen, in so fern diese mit dem Baffinslande in Verbindung stehen. Das Festland von Nord-Amerika, längs dem Polarcoean, welches ebenfalls zu den Polarländern gehört, verweisen wir auf die Beschreibung der russischen und britischen Besitzungen. Nur die äußeren Umrisse der Polarländer sind uns bis jetzt bekannt, das Innere jener Länder aber uns eine völlige terra incognita. Seit Jahrhunderten haben sich die muthigsten Schiffer aller Nationen bemüht, jene Länder zu erforschen; doch die Natur selbst hat den Eintritt in das Reich der Polarzone untersagt! Ewige Eismassen, die nur im hohen Sommer einige Wochen so weit aufthauen, eine Schifffahrt durch dieselben wagen zu können, verhindern eine regelmäßige Fahrt nach jenen Ländern.

Drei große Straßen führen durch die Eismassen des Ozeans in dem Bereiche von Amerika nach dem Nordpol; die östlichste derselben zwischen Grönland und Spitzbergen, die mittlere durch die Davisstraße und die Baffinsbay in das nördliche Eismeer, und die westliche zwischen Asien und der Nordwestküste, durch die Behringsstraße. Nur eine verhältnißmäßig unbedeutende Küstenstrecke von ungefähr sieben Längengraden ist noch zu erforschen, um darzuthun, daß die Polarländer: Grönland und Baffinsland, nicht mit dem eigentlichen Nord-Amerika zusammenhängen, und ob es gleich möglich wäre, daß jener Theil des Festlandes sich weiter nach dem Pole hin erstreckte, und vielleicht mit einem noch unbekannten Polarlande, vielleicht auch mit Grönland, zusammenhinge, so machen es doch die Strömungen der Baffinsbay, das Erscheinen des Treibholzes an jenen Küsten, und der Umstand, daß man Walffische in der Baffinsbay gefangen hat, die im Norden des östlichen Eismeres harpunit worden und die Leine zersprengten, wahrscheinlich, daß das von Parry und Ross

entdeckte Eismeer, kein Binnenmeer sey, sondern mit dem grönländischen Eismeer nordwärts in Verbindung steht.

Die furchtbaren Eismassen, welche das Polarmeer und die Küsten der von demselben umschlossenen Länder bedecken, scheinen eine einzige vielfarbig schillernde, hier und da geborsene und zertrümmerte, erstarrte Wassermasse zu seyn, die in den verschiedensten Formen und in Hinsicht der Gestalt als Eisberge, einzelne Massen von beträchtlicher Höhe, als unübersehbare Felder, Floes, schweres Eis, Gassen oder Adern, Zungen, Kälber, Barrieren und Hummocks (große Stücke, die durch irgend einen Druck oder Stoß auf ein Feld oder Floe geworfen sind), in Hinsicht der Festigkeit aber als loses Eis, morsches oder faules Eis, Segel- oder Treibeis, vorkommt. Jungferneis ist neu entstandenes Eis, welches noch die Farbe des Wassers hat; Landeis, mit dem Lande verbundenes Eis, worin keine Durchfahrt ist; Seeeis, welches vom Lande getrennt ist, und Ströme, eine Menge mit einander verbundene Eisstücke, die nach einer bestimmten Richtung eine Reihe bilden. Früher glaubte man, daß zur Entstehung des Seeeises die Nähe des Landes unentbehrlich sey! Scoresby versichert aber, alle Fortschritte des Gefrierens, von der Bildung der ersten feinen Nadelkristalle an, bis zu dem Augenblick, wo das Eis einen Fuß dick war, in großer Entfernung von den Küsten beobachtet zu haben, ohne daß irgend ein Einfluß des Landes dabei statt finden konnte. Das Gefrieren geht bei stiller See am schnellsten vor sich, und da nun während der langen Polarnacht die Atmosphäre fast immer ruhig ist, begreift man leicht, wie während eines nordischen Winters sich solche Eismassen bilden können. Die größten Eisfelder scheinen ihren Ursprung zwischen Spitzbergen und dem Pol zu nehmen; im Frühling und Sommer durch Stürme und Strömungen nach Süden dem atlantischen Meere zugetrieben zu werden, und sich an der Ostküste Grönlands zu lagern. Die großen Massen, welche einander folgen, drängen sich mit Macht an einander, schichten sich auf, und werden durch den schnell gefrierenden Wellenschlag der tobenden Brandung dichter verbunden, und zu wahren Eisbergen umgewandelt. Alle Buchten und Fjords der Baffinsbay, und alle Thäler und Schluchten des Innern der um jene Bay herum liegenden Länder, sind mit Schnee und Eis angefüllt, und kaum zu begreifen ist es, wie eine so erstaunliche Menge von Eis aus jenen Buchten heraus in die See getrieben werden kann, ohne abzunehmen. Merkwürdigerweise geschieht dies in der Baffinsbay vom Julius bis November, beim stillsten Wetter, wenn das Eis, nach dem Sprachgebrauch der Grönländer „faul“ wird, am häufigsten. In Zeit von 3—4 Tagen sammeln sich vor den Fjords, durch den Strom getrieben, Eismassen, die sich bei einer Breite von 2—3 Meilen, 10—15 Meilen weit in die See erstrecken, und hier entweder wieder festgefrieren, oder durch Stürme auf die Küste geworfen werden und neue Massen bilden, die in den grotesksten Gestalten auf einander gethürmt, oft durch ihr eigenes Uebergewicht herabstürzen und als treibende Eisberge, von Stürmen und Strömungen getrieben, dem Süden zuweilen und oft bis in die südlichsten Breiten gelangen.

Doppelte Rotations-Strömungen scheinen der nördlichen Hälfte des atlantischen Ozeans eigen zu seyn, von denen die eine vom Nordkap, der nördlichen Spitze Norwegens, aus sich nach Nordwest und an der Küste Grönlands hinunter zieht, und jedenfalls eine Fortsetzung des großen Golfstromes ist, der sich ungefähr unter dem 45° nördlicher Breite in der Nähe der Bank von Bonnet-Glamand in zwei Abtheilungen scheidet, von welchen der nördliche Arm nach den Küsten von Irland, den Hebriden und Orkneys hintreibt und sich von dort nach den norwegischen Küsten bis zum Nordkap hinzieht, die andere, eine eigentliche Polarströmung, aus der Baffinsbay herabkommend, aller Wahrscheinlichkeit nach vom großen Ozean herüber an den Küsten

des nördlichen Amerika's vorüber treibt, die Baffinsbay durchströmt und sich innerhalb der Davisstraße mit der vorigen vereinigt. Nach ihrer Vereinigung wälzen sich beide Strömungen südlich und vereinigen sich bei Neufundland von neuem mit dem Golfstrom. Diese doppelte Strömung des atlantischen Meeres erhellt hauptsächlich aus einer Menge Gegenständen, die theils aus den nördlichen, theils aus den südlichen Theilen dieses Ozeans nach Osten getrieben werden. Wir berühren hier nicht die Eigenheiten, welche uns Humboldt in seinen Reisen (Bd. 1, S. 95 u. ff.) von dem südlichen Arm des Golfstroms aufbewahrt, sondern begnügen uns, durch Beispiele das Daseyn der nördlichen Strömungen zu beweisen, über welche Ross und Scoresby interessante Beobachtungen anstellten. Den 24. Mai 1818 wurde eine wohlverstopfte Glasflasche in der Nähe des Kap Farwell in Grönland vom Schiffe Alexander unter Kapitän Ross über Bord geworfen, welche mit der Strömung etwas südlich getrieben seyn muß, bis sie endlich in den Bereich des Golfstromes fiel und nach den Küsten Großbritanniens gebracht wurde, wo man sie den 17. März 1819 in der Bay von Kilala, auf der Insel Bartragh wieder fand. In den Jahren 1814 und 1817 gingen zwei englische Wallfischfänger in die Davisstraße zwischen 61° und 62° nördlicher Breite zu Grunde, wovon ein Gebinde Dauben von einem zusammengelegten Thranfasse mit den darauf gebrannten Zeichen elf Monate später zwischen den orkadischen Inseln gefunden wurde. Dieses Gebinde hatte daher während dieser Zeit einen Weg von 1,600 Seemeilen von West nach Ost, oder etwa 5 Meilen jeden Tag zurückgelegt. Das Daseyn der nordwestlichen Strömung, die sich später an der östlichen Küste Grönlands hinunterzieht, beweisen ebenfalls viele Beispiele: den 5. Mai 1817 gingen 4 Grönlandsfahrer in 78° nördlicher Breite und 3° westlicher Länge von Grönland, in den spitzbergischen Gewässern zu Grunde; eines dieser Schiffe, der Dauntless, wurde nur stark beschädigt, füllte sich mit Wasser an und trieb in aufrechter Stellung nach Südwest; Scoresby bemerkte es den 18. Mai in 75° 28' nördlicher Breite und 10° westlicher Länge von Grönland und fand, daß es 182 Meilen in süd-südwestlicher Richtung gekommen war, und folglich täglich 18 Seemeilen zurückgelegt hatte. Da die Winde jedoch während dieser Zeit meistens von Nordost und Südost wehten, so muß etwas von dieser schnellen Strömung auf ihre Rechnung gebracht werden; allein schon zu Ende Mai befand sich dieses Schiff in 73° 30' nördlicher Breite, obgleich der Wind sich während dieser Zeit südlich gewandt hatte. Im Jahre 1803 wurde die Henrietta von Whitby in 80° nördlicher Breite und 6° östlicher Länge von großen Eismassen eingeschlossen, blieb sieben Wochen lang in dieser Lage und trieb während dieser Zeit mit dem Eise 420 Meilen weit in süd-südwestlicher Richtung. 1777 gingen mehre Schiffe von den holländischen Wallfischfängern zwischen 78 und 80° nördlicher Breite auf eine elende Weise, zwischen ungeheuern Eismassen zu Grunde und trieben in südwestlicher Richtung mit dem Eise fort. Nahe an 200 Personen büßten ihr Leben dabei ein und die übrigen entkamen unter entsetzlichen Mühseligkeiten nach Grönland. Die Wilhelmina, welche sich unter diesen Schiffen befand, ging zuletzt zu Grunde und trieb in einem Zeitraume von 108 Tagen 1,300 Meilen weit südlich, wo sie, in 62° nördlicher Breite und 40° westlicher Länge von Grönland, gänzlich zertrümmert wurde (Scoresby account etc. Vol. 1. p. 215—217). Aehnliche Beispiele beweisen eine westliche Strömung, die durch die Davisstraße sich mit der ersten vereinigt. Durch diese Strömungen getrieben, setzen sich die größten Eisfelder in Bewegung und legen oft im Laufe eines Monats über hundert Seemeilen zurück. Es gibt Eisfelder von solcher Größe und von so ebener Oberfläche, daß man sich an hundert englische Meilen auf denselben ohne den mindesten Anstoß fortbewegen könnte; eine Menge derselben werden aber durch die stete Bewegung zerstört, welche sie, ungeachtet aller Gegenwinde, nach Südwesten treibt, und sobald sie aus den abgesonderten Eisstücken, von denen sie umgeben und geschützt waren, hervor-

getreten sind, werden sie durch die Wellen der offenen See vollends zerbrochen, aufgelöst oder in Treibeis verwandelt, und neue Felder bilden sich an den Stellen, welche jene früher eingenommen hatten. Das Eis der flachen Felder ist gemeinlich 10—12 Fuß dick, zum großen Theil salzig, zuweilen aber auch mit großen Stücken Eis von süßem Wasser vermischt, die man leicht an ihrer hellen und durchsichtigen Farbe erkennen kann. Ueber einander gehäufte und zusammengeschobene Schollen und Felder zeigen sich den Seefahrern oft in den seltsamsten und malerischsten Formen, die oft zu einer Höhe von mehrern Hundert Fuß sich erheben. Man glaubt oft ganze Städte mit Kirchen, Palästen, Thürmen, Pfeiler und Säulen, weite Hölen, Gewölbe und in der Luft hängende Brücken, oder die Umrisse kolossaler menschlicher oder thierischer Gestalten, in dem mannigfaltigsten Farbenspiel zu sehen. Der sogenannte *Eisblink*, der Wiederschein des Lichts am Horizont, wird bei großen Feldern schon in weiter Ferne wahrgenommen, und geübte Grönlandsfahrer können schon aus diesen sich eine Vorstellung von der Lage und Beschaffenheit des Eises machen. Große Felder enthalten oftmals Teiche süßen Wassers, und viele Eisberge, die sich vom Lande losgerissen haben, sind nicht mit Schnee, sondern öfters mit Erde, Steinen und Moosarten überzogen und von Vögeln belebt, während auf andern treibenden Massen Robben und Eisbären oft große, unfreiwillige Reisen von einer Küste zur andern machen. „Nichts Erhabeneres und zugleich Schrecklicheres gibt es in diesen Gegenden,“ sagt Scoresby, „als die Wirkung zufälliger Bewegungen der Eisfelder, deren Geschwindigkeit oft mehre englische Meilen in der Stunde beträgt, wenn eine solche Masse auf ein unbewegtes Eisfeld stößt, noch mehr aber, wenn sie mit einem in entgegengesetzter Richtung bewegtem Eisfeld zusammentrifft, dann bringt sie einen Stoß hervor, dessen Wirkung jede Vorstellung übersteigt. Man denke sich eine in schnellem Laufe aufgehaltene Masse von vielleicht 10.000 Millionen Tonnen an Gewicht! Das schwächere Eisfeld wird unter schrecklichem Getöse gänzlich zerstört. Stücke von ungeheurer Größe und Ausdehnung werden über einander hingeschoben, oft 20—30 Fuß hoch, und andere hinwieder werden in die Tiefe versenkt. Der Wallfischfänger, obgleich er ohnehin in steten Gefahren lebt, muß hier, um seinem Untergange zu entgehen, doppelt sorgfältig und wachsam seyn, wenn die Umstände ihn nöthigen, zwischen bewegten Eisfeldern hindurch zu schiffen, und wenn vollends noch neblige Witterung ihn hindert, ihre Richtung genau wahrzunehmen. Aller angewandten Vorsicht ungeachtet gehen viele Schiffe zwischen diesen Massen zu Grunde. Bald werden sie auf das Eis hin- und umgeworfen, bald wird der Boden des Schiffes abgerissen, zuweilen aber werden sie auch gänzlich unter Eistrümmern vergraben.“ Die Höhe der Eisberge ist oft sehr ansehnlich, obgleich wegen der specifischen Schwere des Eises, dasselbe tief ins Wasser einsinkt, und gewöhnlich nur der achte bis zwölfte Theil der ganzen Masse, je nach der verschiedenen Dichtigkeit des Eises, oder des größern oder geringern Salzgehaltes des Wassers, über die Oberfläche des Meeres hervorragt. Parry begegnete in der Baffinsbay einem Eisberge, welchen er messen ließ und dessen Länge mit 12.507, die Breite 10.640 und die mittlere Höhe über dem Wasser mit 51 engl. Fuß bestimmte. Den Inhalt dieser Masse berechnete er zu 48.000 Millionen Kubikfuß und das Gewicht zu beinahe 1.300 Millionen Tonnen, 26.000 Millionen Zentner. Eine Oberfläche von 3.505 engl. oder 166½ deutschen □ Meilen, würde man damit 6 Zoll hoch haben belegen können.

Wie weit sich das Eis nach dem Pole hin erstreckt, ist bis jetzt noch nicht ausgemittelt; Ross' magnetischer Pol ist mit Eismassen umgeben, die sich nur zu Zeiten zu lösen scheinen. So weit die Seefahrer auch bis jetzt gekommen sind, überall hat man noch Eismassen gefunden, und diese sind das Hinderniß jedes weitem Vordringens gewesen. Die fabelhaften Berichte der Entdeckungen des berühmten Laperouse, welche einem jetzt erst aufgefundenen Tagebuch entnommen seyn sollen, und das Auffinden eines

Polarlandes berichten, sind eine elende Mystification, welche aller Glaubwürdigkeit entbehren, und keiner wissenschaftlichen Widerlegung bedürfen.

Der bekannteste Theil des Polarozeans ist die, zwischen Grönland auf der einen und Cumberland, Nord-Vir, Prinz Wilhelms Land und Nord Devon auf der andern Seite gelegene Baffinsbay (von Hassel, wegen ihrer Ausdehnung, das Baffinsmeer genannt), welche im Norden durch eine mit Eis verstopfte Einfahrt wahr scheinlich, im Westen aber, wie Parry's und Ross's Entdeckungen dargeihan haben, bestimmt mit dem Amerika im Norden umfluthenden Eismeer mittelst der, aus dem Lancaster-Sund führenden Barrow-Straße zusammenhängt. Im Süden dieser Bay, welche durch die Davisstraße mit dem atlantischen Ozean in Verbindung steht, führen die Cumberland-, Grobisher- und Hudsons-Straße in die Hudsonsbay, die wir indes, als zum größten Theil südlich vom Polarkreis liegend, bei Nord-Amerika schildern werden. Die Küsten der Baffinsbay, namentlich aber die Ostküste, ist ein Konglomerat von Inseln, kleinen Eilanden und Vogelskippen, größere Inseln aber, wie die große James-Insel, welche die ältere Erdkunde in diese Bay verlegte, existiren in der Wirklichkeit nicht, und täuschten sich jedenfalls die Entdecker derselben, indem sie große Eisefelder für Inseln ansahen. Die Nordküste Amerika's, zu welcher der Weg durch den Lancaster-Sund und die Barrowstraße führt, ist durch die Entdeckungen eines Parry, Ross, Franklin, Beechey, Hood und Bock bis auf wenige Grade erforscht, und der Wissenschaft zugänglich gemacht, noch immer aber nicht ausgemittelt, ob Amerika wirklich eine Insel sey, oder ob sich, vom 150°—157° westl. L. v. G. an, die Küste nach Norden ziehe und mit einem Polarlande zusammenhänge. Doch wie dem auch sey, dem menschlichen Muthes wird es noch gelingen, auf eine oder die andere Weise die Frage zu lösen; so viele Gefahren auch dem kühnen Forscher hier drohen, der, um das Reich der menschlichen Erkenntniß zu erweitern, sich in diese kaum zu durchdringenden Eismassen begiebt, wird doch der kühne Muth der Forscher um so eher siegen, als selbst der kaufmännische Spekulationsgeist die Gefahren nicht achtet, die ihn hier mit tausendfachem Ungemach umgeben, um dem Riesen der Gewässer nachzuspüren, der unter Eismäulen sich sicher wähnte.

Das rauhe, unfreundliche Klima der Länder des Nordpols, in welchem schon der Athem zu Eise wird, und das Quecksilber sich dergestalt verdichtet, daß es gehämmert werden kann, verhinderte bis jetzt die Ansiedelung der Europäer; Tausende von Seefahrern, die jährlich das nördliche Eismeer und die Baffinsbay mit ihren Schiffen durchfahren, sind nur als Zugvögel zu betrachten, und die dänischen Niederlassungen auf der Westküste Grönlands, im Verhältniß der Größe der Ländereien nur Däsen in der Eismüste, die ursprünglich dem frommen Glauben Einzelner und deren beharrlichem Muth ihr Entstehen zu verdanken haben. Eine Monden lange Nacht hüllt jenseits des 64° vom September an, ohne in dichte Finsterniß überzugehen, das Land in Dürstheit, und während der Monate Mai, Juni und Juli herrscht ununterbrochener Tag, die Sonne sinkt nicht mehr unter den Horizont und schießt so brennende Strahlen, daß die gefrorenen Massen einige Fuß tief aufthauen, und die bis dahin erstarrte Erde sich mit einigen arktischen Vegetabilien bekleiden kann. Cerealien gedeihen in dieser kurzen Zeit natürlich nicht; Farrenkräuter, Moose und Flechten, einige wilde Beeren und das heilsame Löffelkraut, so wie einige zwerghaftig verkrüppelte Weiden und Birken sind fast alles, was die arktische Flora dem Forscher bietet. Die Fauna des Landes ist eben so arm, desto reicher aber die des Meeres an Cetaceen, Robben und Wasservögeln, von der nicht nur die ganze Existenz der Bewohner der arktischen Welt abhängt, sondern welche auch Ursache ist, daß Europäer jene unwirthbaren, mit tausend Gefahren umgebenen Gegenden aufsuchen.

Von den frühesten Zeiten an war die Schifffahrt der Europäer nach den arktischen Nord-Amerika v. Bromme. 1.

Meeren bedeutend; die Holländer waren die ersten, welche Schiffe auf den Wallfischfang auskanten. In einem Zeitraum von 125 Jahren, nemlich von 1660—1795 waren 18.992 Schiffe damit beschäftigt, welche 71.900 Wallfische fingen, woraus erhellt, daß die Holländer im Durchschnitt jährlich 152 Schiffe ausrüsteten, und folglich jedes derselben  $3\frac{1}{4}$  Wallfische erbeutete. Den Angaben von Gerard van Sante und Undern zufolge, betrugen die Ausgaben der holländischen Grönlandsfahrer in 107 Jahren (von 1669—1778), 177.893.970 Gulden, und der Ertrag der Fischerei wurde im Ganzen auf 222.186.770 Gulden berechnet, woraus ein Gewinn von 44.292.800 Gulden erhellt. Wenn man daher die Ausgaben und den Ertrag mit 107 dividirt, so erforderte die jährliche Ausrüstung der holländischen Schiffe 1.662.560 Gulden, während der jährliche reine Gewinn sich auf 413.952 Gulden belief. Der reine Ertrag des in diesem Erwerbszweige angewandten Kapitals war daher ungefähr 25 vom Hundert. In neuern Zeiten hat der Wallfischfang der Holländer sehr abgenommen. Im Jahre 1794 befanden sich nur noch etwa 60 Schiffe in den nördlichen Meeren, die sich in den folgenden Jahrzehnden noch mehr verminderten. Seit 1815 ist die Zahl der Grönlandsfahrer wieder gestiegen und 1828 liefen 83 Schiffe von Holland aus auf den Wallfischfang. Von England und Schottland aus wurden in 39 Jahren, von 1750—1788, 2.879 Schiffe, welche 87.063 Tonnen führten, auf den Wallfischfang ausgerüstet. Von den Jahren 1810—1818 gingen 824 Schiffe von England, und 61 von Schottland auf den Wallfischfang. In den Jahren 1814—1817 segelten 392 Schiffe von England nach den nördlichen Meeren, welche 3.348 Wallfische, nebst einer Menge Seehunde, Narwhals, Bären und Wallrosse fingen. Alle zusammen gaben 35.824 Tonnen Thran, und ungefähr 1.806 Tonnen Fischbein, nebst vielen Häuten. Die Mittelzahl des Ertrags dieser Fischereien war demnach für jedes Schiff 91,4 Tonnen Thran und 4 Tonnen 12 Zentner Fischbein. Während demselben Zeitraume gingen 194 Schiffe von Schottland auf den Wallfischfang, und erbeuteten 1.682 Wallfische, die 18.684 Tonnen Thran und ungefähr 891 Tonnen Fischbein lieferten. Die Mittelzahl für jedes Schiff betrug daher 96,3 Tonnen Thran und 4 Tonnen 12 Zentner Fischbein. Im Jahre 1814 war der britische Wallfischfang, besonders an den Küsten von Grönland, ungemein ergiebig; 76 Schiffe fingen daselbst 1.437 Wallfische, welche im Ganzen 12.132 oder 159,6 Tonnen Thran auf jedes Schiff im Durchschnitt lieferten und der ganze Ertrag des gesammten Wallfischfanges wurde für dieses Jahr allein auf 5.133.333 Thaler geschätzt. Von 1814 bis Ende 1818 wurden durch die britischen Wallfischfänger 68.940 Tonnen Thran und 3.420 Tonnen Fischbein in England und Schottland eingeführt, deren Werth, nach den damaligen Preisen, auf 22 Millionen Thaler berechnet wurde. Der reichste Fang, welcher je von einem britischen Grönlandsfahrer gemacht wurde, fand im Jahre 1814 statt, wo Kapitän Souter, in der Resolution von Peterhead, in der Nähe von Spitzbergen, 44 Wallfische fing, welche 299 Tonnen Thran enthielten. Dasselbe Schiff erbeutete in zehn auf einander folgenden Reisen 249 Wallfische, woraus 2.034 Tonnen Thran gewonnen wurden, und der reine Gewinn derselben belief sich auf 19.473 Pfund Sterling 10 Schilling und 2 Pence, oder ungefähr auf 129.823 Thaler 10 Groschen. Da nun das ganze dazu verwandte Kapital, die Zinsen inbegriffen, ungefähr 556.490 Thaler betrug, so brachte es noch überdies einen Gewinn von 25,67 vom Hundert ein. Im Jahre 1829 belief sich die Zahl der mit der Wallfischfängerei beschäftigten Schiffe auf 89, mit 28.812 Tonnen; 1830 wurden 91 Schiffe zum Behuf dieser Fischerei ausgerüstet, und zwar 41 von England und 50 von Schottland; von den erstern waren allein 33 von Hull, von den letztern 9 von Dundee, 5 von Kirkcaldy, 7 von Leith und 13 von Peterhead. Dieses Jahr war das unglücklichste für die britische Wallfischfängerei; von 87 Schiffen, welche für die Davisstraße ausgerüstet wurden, gingen 18 bis 22 Prozent gänzlich verloren, 24 kehrten rein zurück,

wie Mc. Culloch versichert, d. h. ohne einen einzigen Fisch, und die andern sämmtlich ohne volle Ladung. Der Ertrag der Fischerei von 1829 belief sich auf 10.672 Tonnen Thran und 607 Tonnen Barden oder Fischbein, deren Werth zusammen auf 376.120 Pfd. Sterling oder 2.517.666 Thaler geschätzt wurde. 1831 belief sich die Gesamtzahl aller britischen, in der Wallfischfångerei beschäftigten Schiffe auf 121, welche einen Gesamtwert von 4.840.000 Thalern hatten.

Der Wallfischfang der Dänen beschäftigte 35 Schiffe, von denen 27 in Friedrichstadt und 8 in Kopenhagen ausgerüstet wurden; ob in den letzten Jahren die Zahl derselben sich vermehrt hat, darüber schweigen offizielle Berichte. Deutschland und die hollsteinischen Häfen rüsteten durchschnittlich jährlich 50 Schiffe zur Fahrt nach den nördlichen Meeren aus, von denen auf Hamburg 10 — 12, auf Altona 8 — 9, auf Bremen 6 — 8, auf Glückstadt 12 — 16 und auf 5 andere Häfen 5 — 6 Schiffe kommen.

Die Wallfischerei erregte zuerst die Aufmerksamkeit der Amerikaner im Jahre 1690 und begann daselbst auf der Insel Nantucket in Küstenbooten. Im Jahre 1715 waren 6 Schaluppen, jede von 38 Tonnen, in dieser Fischerei beschäftigt; von 1750 an, wo die Wallfische an der Küste von Nantucket seltener wurden, verfolgten die muthigen Insulaner den Wallfisch im Norden und Süden. Von 1771 — 1775 beschäftigte der Staat Massachusetts allein jährlich 183 Schiffe von 13.820 Tonnen in der nördlichen, und 121 Schiffe von 14.020 Tonnen in der südlichen Fischerei. Während des Revolutionskrieges wurde die Fischerei unterbrochen, doch mit dem Frieden kehrte auch der Unternehmungsgeist der Amerikaner zurück; von 1787 bis 1789 waren 91 Schiffe von 5.820 Tonnen in der nördlichen Fischerei beschäftigt. Der Ertrag betrug von 1771 — 1775, jährlich 39.390 Barrel Spermaceti-Öel und 8.650 Barrels gewöhnlichen Thran und von 1787 — 1789 von erstern jährlich 7.900, von letztern 13.130 Barrels. Bis zum Unabhängigkeitskriege und noch mehrere Jahre später wurde die Wallfischerei größtentheils von der kleinen Insel Nantucket betrieben, die allein in der nördlichen Fischerei 65 Schiffe von 4.875 Tonnen beschäftigte. Im letzten Kriege zwischen England und den vereinigten Staaten hatten die Wallfischfänger viel zu leiden, und Nantucket allein verlor 24 Schiffe, welche vom Feinde genommen wurden. Seit jener Periode aber hat sich die Fischerei wieder gehoben, und ist jetzt ausgedehnter, als die irgend einer Nation. Nach den besten offiziellen Nachrichten, die wir erhalten konnten, belief sich die Zahl der in der Wallfischfångerei beschäftigten Fahrzeuge im Winter 1834 auf 434, worunter 384 Schiffe und 50 Barken und Briggs. Der größte Theil dieser Schiffe gehören nach Neu-Bedford, Nantucket und Neu-London:

|                      | Zahl der Schiffe. | Tonnengehalt.  | Mannschaft. |
|----------------------|-------------------|----------------|-------------|
| Neu-Bedford . . . .  | 181 . . . .       | 56.352 . . . . | 4.445       |
| Nantucket . . . . .  | 76 . . . . .      | 26.472 . . . . | 1.860       |
| Neu-London . . . . . | 41 . . . . .      | 11.251 . . . . | 1.087       |
|                      | 298               | 94.075         | 7.392       |

Die andern 136 in der Wallfischerei beschäftigten Schiffe gehören zu folgenden Häfen: Sag Harbor 23, Falmouth 6, Warren 12, Bristol 13, Newport 6, Hudson 11, Providence 2, Portsmouth 6, Edgerton 6, Salem 5, Plymouth 5 und der Rest nach Bridgeport, Newburyport, Boston, Neu-York, Fall River, Poughkeepsie, Gloucester, Newburgh, Wareham, Portland, Wiscasset und Greenport. Von diesen 434 Schiffen waren 261 in der Sperm-Wallfischerei (dem Fange des 80 — 100 Fuß langen Pottfisches oder Raschelotts) und 173 in der eigentlichen Wallfischerei beschäftigt. Der Werth dieser Schiffe nebst ihrer Ausrüstung beträgt, nach der Schätzung Sachverständiger, für Schiffe in der Sperm-Wallfischerei 30.000, für die eigentliche Wallfischerei 15.000 und für Barken und Briggs 10.000 Dollars. Der ganze Werth aller



Schiffe, die in den vereinigten Staaten am 1. Januar 1834 in der Wallfischerei beschäftigt waren:

|                                       |                |           |
|---------------------------------------|----------------|-----------|
| 261 Schiffe in der Sperm-Fischerei zu | 30.000 Dollars | 7.830.000 |
| 123 Schiffe in der eigentlichen Wall- |                |           |
| fischerei . . . . . "                 | 15.000 "       | 1.845.000 |
| 50 Barfen und Briggs . . . . . "      | 10.000 "       | 500.000   |

in Summa 10.175.000 Dollars.

oder 13.566.666 Thaler (20.350.000 Gulden). Der ganze Tonnengehalt obiger 434 Schiffe beläuft sich auf 136.000 Tonnen und die Zahl der bei der Wallfischerei beschäftigten Mannschaft auf 10.900 Seelen. Der Ertrag an Spermaceti-Öel in den Jahren 1827—1830 betrug: 1827 93.180, 1828 73.077, 1829 79.840 und 1830 106.829 Barrels von 32 Gallonen. Der Ertrag an gemeinen Fischthran war eben so bedeutend. 1831 brachten die Wallfischfänger 109.200 Barrels Sperm-Öel, 114.341 Barrels Thran und 1.029.690 Pfund Fischbein, deren Werth sich folgendermaßen gestaltete:

|                                                   |           |
|---------------------------------------------------|-----------|
| 109.200 Barrels Sperm-Öel à 22 Dollars pro Barrel | 2.402.400 |
| 114.341 " " Thran " 8,50 " " "                    | 914.728   |
| 1.029.690 Pfund Fischbein, werth . . . . .        | 171.511   |

3.488.639 Dollars

oder 4.651.518 Thaler (6.977.278 Gulden). Seit 1831 kann man den Ertrag der Wallfischerei in den vereinigten Staaten auf  $3\frac{1}{2}$  bis 4 Millionen Dollars jährlich schätzen und ersieht daraus leicht, daß die nördliche Fischerei der Amerikaner die aller andern Nationen überflügelt hat.

Diesen möglichst genauen Angaben zufolge beschäftigt der Wallfischfang in den arktischen Meeren folgende Schiffe:

|                                                     |     |
|-----------------------------------------------------|-----|
| die vereinigten Staaten von Nord-Amerika . . . . .  | 434 |
| Großbritannien . . . . .                            | 121 |
| Frankreich, Schweden, Norwegen und Rußland zusammen | 110 |
| Holland . . . . .                                   | 83  |
| Deutschland und die Hollsteinischen Häfen . . . . . | 50  |
| Dänemark . . . . .                                  | 35  |

833

Berechnet man jedes dieser Schiffe durchschnittlich auf 300 Tonnen und die Mannschaft auf 20 Mann, so erfordert der Wallfischfang in den nördlichen Meeren 249.900 Tonnen und 16.660 Mann Besatzung und nach einer Durchschnitts-Annahme der Ausrüstungskosten von 25.000 Thaler für jedes Schiff, wäre allein zur Betreibung dieses Industriezweiges ein Kapital von 20.815.000 Thaler verwandt.

Die Bewohner der arktischen Länder sind die Eskimos, deren wir in der Einleitung ausführlicher gedacht haben; sie sind über den ganzen Norden verbreitet, leben auf Grönland, dem Baffinslande und wahrscheinlich auch auf den Nord-Georgischen Inseln von Robben, Wallfischen und Fischen und nur Spitzbergen hat keine Bewohner. Nur den Eskimos scheint die Natur die arktischen Länder zum Wohnsitz angewiesen zu haben, nur sie sehen ihre eisige Region für ein Eden an und würden sie nicht für alle Freuden der Tropenländer vertauschen; kein Europäer aber würde die unwirthbaren Felsen und Eismassen zum fortwährenden Aufenthalte wählen, wenn ihn nicht ein innerer Drang veranlaßte, die Lehren der Religion unter jenen Völkern zu verbreiten, oder kaufmännische Begier alle Gefahr übersehen ließ.

Wir theilen die Nordpolarländer Amerika's in drei Gruppen: 1. Spitzbergen,