

Nordøstpassagens Historie,

af A. Hovgaard, Premierløjtnant i Flaaden*).

Kun Tomme for Tomme, og under møjsommelig Kamp imod Is, Kulde og Mørke have Nordevropas Opdagere løftet Sløret, som hvilede over Kontinenternes Nordkyster; hvert Forbjærg, hver Ø taler om heltemodige Anstrængelser, om Savn og Opofrelser; imedens Opdagerne i sydlige, varme og rige Lande let vandt Rigdom og Magt, vendte Polarfarerne som oftest tilbage med skuffet Haab, i heldigste Tilfælde med Underretningen om at have udvidet vor geografiske Kundskab ved Opdagelsen af nogle faa Kvadratmile hidtil ukjendt og i Virkeligheden ubrugeligt Land. Den første Anledning til disse Rejser, som saa ihærdig ere foretagne gjennem tre Aarhundreder, var Haabet om at finde en Vej til Indien og Kina. Medens man til visse Tider antog, at en saadan fandtes nord for Amerika, søgte man til andre Tider at sejle norden om den gamle Verden, ja Forsøg gjordes endog paa at naa det stille Ocean ved at sejle over Nordpolen. Fra England forsøgte man først Nordøstpassagen, hvilket førte til det nordlige Ruslands Opdagelse; men Planen at naa Kina ad denne Vej blev snart opgiven, og man vendte sine Anstrængelser mod Nord og Nordvest. I de østlige Farvande afløstes Engelskmændene af Hollænderne, der under den heltemodige Barentsz gjorde tre Forsøg paa ad denne Vej at naa det forjættede Land; men det var forgjæves, og alle Fremskridt standsedes ved „den store Iskælder“, en Benævnelse, som endnu for 10 Aar siden brugtes om det kariske Hav. Der henløb nu over et Hundredeaar, under hvilket Mænd som Hudson, Fox, Baffin, Davis og mange flere trængte frem mod Nord og Nordvest. Ved hollandske Hvalfangeres Beretninger opfriskedes Tanken om en farbar Nordøstpassage atter i England; men da Ophavsmanden til og Føreren for den udsendte Expedition efter sin Hjemkomst paa det kraftigste bekæmpede Muligheden af en saadan Vej, gik Tanken snart i Glemmebogen. Først de norske Fangstmænds Fremskridt i det kariske Hav i Slutningen af forrige Aarti bragte igjen Spørgsmaalet paa Bane og gav Anledning til den østrig-ungarske Expedition;

*) Inærv. Tidsskr. andet Bind (1878, S. 2 og flg.) omtales i det Program, som Professor *Nordenskiöld* fremstillede for sin Afrejse, de Rejser, paa hvilke Kysterne bleve kaartlagte; men ingen af disse havde det Maal at bringe et Skib fra Atlanterhavet til det store Hav. Det er disse Rejser, som her skulle omtales.

denne, der førte til den vigtige Opdagelse af Franz-Josephs Land, bragte imidlertid ikke Spørgsmaalet om Nordøstpassagens Farbarhed sin Løsning nærmere. Først nu har Nordenskiöld fuldstændig løst Opgaven, efter at han 1875 og 1876 havde foretaget sine to dristige Rejser til Jenisejs Munding, der kunne betragtes som Rekognoscerings-Togter for den nu tilendebragte Expedition, og saaledes er endelig et af de Spørgsmaal, som gav det første Stød til Rejser i de ugjæstfri Polaregne, blevet opklaret.

Man kan nu spørge, hvortil nytte alle de Ofre, som ere bragte, og hvortil nytter det, at man har set Muligheden af at bringe et Skib ad denne Vej fra det ene Ocean til det andet? Den vil jo dog aldrig blive benyttet. Dette vil Fremtiden vise, og det er umuligt nu at fælde nogen Dom derover; jeg vil kun minde om den Bemærkning, hvormed Pigafetta afslutter Beretningen om den første Jordomsejling: „Denne Rejse er saa besværlig og farefuld, at det næppe er rimeligt, at den nogen Sinde bliver gjentaget.“ Lidet anede han, hvor let man halvfjerde Hundredeaar senere sejler rundt om Jorden. Vi sige nu om Nordøstpassagen, hvad han sagde om en Jordomsejling; men ingen véd, hvad der er forbeholdt kommende Slægter.

Allerede 1527 havde en Kjøbmand i Bristol, Robert Thorne, foreslaaet sine Landsmænd at sejle til Kina og Japan ad Nordøstpassagen; men det var først ved Sebastian Cabots Anstrængelser, at en saadan Rejse blev forsøgt. Han paastod, at man ved at sejle norden om Norge og finde et Stræde, der svarede til Magalhaens-Strædet, kunde komme til Indien og Kina, og saaledes med Held konkurrere med Spanien og Portugal. Han fik samlet en Del Kjøbmænd i London, der tilligemed nogle andre Personer dannede et Selskab med ham selv til Formand, og dette Selskab, der kaldte sig „The Mystery, Company and Fellowship of merchant Adventurers for the Discovery of unknown lands etc.“, udrustede 1552 og 1553 paa det omhyggeligste tre Skibe, „Bona Esperanza“ paa 120 Tons, „Edward Bonaventura“ paa 160 Tons og „Bona Confidentia“ paa 90 Tons. Da Cabot selv var for gammel til at tage Kommandoen over Expeditionen, blev denne betroet til Sir Hugh Willoughby med Richard Chancellor til Næstkommanderende. Expeditionen, der var provianteret for 18 Maaneder, kostede den for hin Tid umaadelige

Sum af 6000 Pd. Sterl. Som Exempel paa, hvilke besynderlige Begreber man dengang havde, skal nævnes, at Sir Hugh i sin Instrux advarede imod svømmende, nøgne Menneskeædere, som han maatte være beredt paa at møde saa vel i Havet som paa Floderne; han fik Anbefalingsbreve og Gaver med til de saraceniske Fyrster, som man mente, at han vilde komme i Berøring med hinsides Obj, og flere Kjøbmænd fulgte med Expeditionen for at knytte Handelsforbindelser i de nye Lande.

Den 11te Maj forlod Expeditionen England, men allerede den 30te Juli bleve to af Skibene, „Bona Esperanza“, hvorpaa Sir Hugh havde hejst sit Flag, og „Bona Confidentia“, ført af Cornelius Durforth, i en Storm skilte fra det tredje Skib, hvorpaa Chancellor befandt sig. Willoughbys Skibe bleve drevne langt mod Nord, og den 14de Avgust fik han Land i Sigte; ved dette, der rimeligvis har været Gaaselandet paa Novaja Semlja, laa der store Ismasser, og Sir Hugh vendte derfor igjen mod Vest for at finde en Overvintningsplads. Den 23de Avgust saa han første Gang Ruslands Kyst, paa hvilken han landede. Den 14de Septbr. landede han atter paa Laplands Kyst ved Øen Nokujef og stod nu sydøst hen langs Kysten for at finde en Havn. I Nærheden af Sviatoj Nes, efter Lütke i Varsina Flodens Munding, maatte han imidlertid gaa til Ankers for at vente paa gunstigere Vind; men her overraskede Vinteren ham, og han frøs inde.

Imidlertid var *Chancellor*, heldigere end sin Chef, lykkelig kommen ind i det hvide Hav med det tredje Skib, „Edward Bonaventura“, efter at han i Vardøhus, det aftalte Mødested, forgjæves havde ventet en hel Uge paa de andre. Ved Nenoksa traf han første Gang sammen med Russere, og i det han nu overtog en Afsendings Rolle, rejste han ned ad Malokurje og Dvina til Cholmogoru, hvorfra der sendtes Budskab til Czaren om Engelskmændenes Komme. Paa Myndighedernes Foranstaltning blev Chancellors Skib bragt i en sikker Vinterhavn i Unabugten Vest for Nenoksa, og den 23de November rejste Chancellor syd paa for at besøge Czaren, hvis Indbydelse mødte ham paa Vejen til Moskva.

Sir Hugh forberedte sig imidlertid til at overvintre, men dette var ingenlunde nogen let Sag; thi i England havde man dengang ingen Anelse om, hvad en russisk Vinter vilde sige. Om Bord i Skibene fandtes saaledes ingen Pelsklæder, og da Egnen var fuldstændig blottet for Træer, fattedes der Brændsel, og Mandskabet led forfærdelig. Strax efter at være kommen til Land, sendte han tre Partier i forskjellige Retninger ind i Landet for at opsøge Indbyggerne; men de vendte tilbage efter 3 til 4 Dages Fraværelse uden Resultat; thi alle de Fiskere,

der om Sommeren leve ved Kysten, trække sig ved Efteraarets Komme langt ind i Landet. Da Solen snart fuldstændig forlod dem, tabte Engelskmændene aldeles Modet, og de fleste døde under Vinternatten. Ved en Underskrift af Sir Hugh er det oplyst, at han endnu var i Live i Slutningen af Januar, og han har saaledes oplevet Solens Tilbagekomst; men hvilket Rædselssyn har den ikke beskimmet? To indefrosne Skibe, fulde af stivnede Lig, næppe synlige i Sneen, der var søget om dem; nogle faa halvdøde Mennesker, der med Fortvivlelsen malet i deres Ansigter krøbe omkring, ventende paa den samme Skæbne, som allerede havde frigjort de fleste af deres Kammerater for de frygteligste Lidelser. Og de delte alle samme Skæbne; da Fiskerne i Foraaret 1554 vendte tilbage til Kysten, fandt de ikke et eneste levende Væsen om Bord i Skibene, thi Kulden og Skjørbugen havde dræbt dem alle. Da Czar Ivan Vasiljevitsch af Chancellor blev underrettet om denne Ulykke, befalede han Dvina-Guvernøren at lade alt, hvad der fandtes i Skibene, bringe til Cholmogoru, og der lade det opbevare under Segl; dette udførtes i Foraaret 1555.

Chancellor, der i Moskva havde udvirket Tilladelse for engelske Kjøbmænd til at handle paa Rusland, vendte i Sommeren 1554 tilbage til England med Breve og Gaver fra Czaren til Kong Edvard VI.; denne var imidlertid død, men Dronning Maria sendte næste Aar, 1555, atter Chancellor som Sendemand til Czaren. I London dannedes strax et Selskab, der i en Parlamentsakt kaldes: „Fellowship of English Merchants for Discovery of new Trades“, hvilken Titel det endnu bærer, skjønt det er bedre kendt under Navn af „Muscovy“ eller „Russian Company“. Dette sendte Agenter med „Edward Bonaventura“, der overførte Chancellor, og som, efter at have landsat ham og Kjøbmændene i Nenoksa, vendte tilbage til England, medførende Willoughbys Lig. Næste Aar, 1556, sendtes „Edward Bonaventura“ for tredje Gang til det hvide Hav sammen med et mindre Skib „Philip and Mary“, dels for at hente Chancellor, dels med nye Besætninger til Willoughbys Skibe. Med „Edward Bonaventura“, der ligesom forrige Aar førtes af John Buckland, fulgte Stephen Burrough, der efter Cabots Forslag i Vardøhus skulde tage Kommando over „the Searchthrift“ og med denne foretage en Opdagelsesrejse øster paa, samt i ethvert Tilfælde søge at naa Obj's Munding. Denne Rejse skal senere omtales.

Den 2den Avgust forlod de to ovennævnte Skibe tilligemed Willoughbys Skibe det hvide Hav. Chancellor var om Bord paa „Edward Bonaventura“ tilligemed Bojaren af Vologda, Nepeja, der var Czarens Sendemand

til Dronning Maria; desuden medfulgte nogle russiske Kjøbmænd. Under en Storm bleve Skibene splittede ad, og de to gik under med Mand og Mus; „Philip and Mary“ kom næste Sommer til England, efter at have tilbragt Vinteren i Trondhjem, og kun „Edward Bonaventura“ lykkedes det samme Sommer at naa Englands Kyster, men her forliste det. Chancellor og flere af den russiske Sendemands Følge druknede, men denne selv saa vel som John Buckland bleve reddede, medens hele den rige Last og Gaverne til Dronningen gik tabt.

Som oven for nævnt, havde Stephen *Burrough* i Vardøhus taget Kommando over „the Searchthrift“, der ikke var stort andet end en Dæksbaad. Med denne styrede han dristig øster paa og kom den 30te Maj til Kola, hvor han traf nogle russiske Fiskerfartøjer, med hvilke han fulgte øster paa til Petsjora. Herfra fortsatte han alene sin Rejse og fik den 15de Juli nogle Øer i Sigte, som han efter Dagens Helgen kaldte „St. James his islands“, og hvis Bredde han angav til 70° 42' N. Den næste Dag krydsede han vester paa langs Kysten af Novaja Semljas Sydende, hvor han mødte en russisk Fisker; denne fortalte ham, at han nu var kommen norden for det Stræde, der skulde føre ham til Obj, at det Land, de vare ved, kaldtes Novaja Semlja: det nye Land, og at der fandtes de højeste Bjerge paa Jorden, „dog,“ tilføjer *Burrough* forsigtig, „jeg selv saa dem ikke.“ Den 21de Juli gik *Burrough* til Ankers ved Vaigatsj-Øen, og nogle Dage senere var han sammen med Russeren i Land paa Bolvanskoi Nos, Øens Nordøstspids, hvor han saa en samojedisk Offerhøj, ganske lig den paa Øens Sydvestspids, der bærer samme Navn, og som senere blev besøgt saa vel af Hollænderne som af os under Vega-Expeditionen. Strædet, som Russeren havde vist ham, og som Engelskmændene senere kaldte *Burrough Strait* (den kariske Port), var imidlertid spærret af Is, saa at *Burrough* opgav Forsøget paa at trænge igjennem i dette Aar. Han gik derfor til det hvide Hav for at overvintre, da det var hans Plan næste Aar at fortsætte Rejsen øster paa; dette kom dog aldrig til Udførelse, og efter at have foretaget nogle Opmaalinger ved det hvide Havs Kyster, vendte han i Sommeren 1557 tilbage til England. Zorgdrager og Adelung berette, at *Burrough* har naaet 80° 7' n. Bredde, men i Følge Lütkes Mening er dette en Fejltagelse.

I flere Aar efter *Burroughs* Rejse synes „Muscovy Company“ fortrinsvis at have haft sin Opmærksomhed henvendt paa Handelen paa det hvide Hav, og derfra over Land at have staaet i Forbindelse med Fastlandets indre Egne, saa vel i Evropa som i Asien. Dog opgav

det ikke Planen om at finde Nordøstpassagen og ad denne at naa Kina. Tværtimod ses det af endnu bevarede Instruxer, givne af Kompagniet til to af det udrustede Expeditioner, at det hverken tabte denne Plan af Sigte, ej heller forsømte at gjøre Forsøg paa at virkeliggjøre, hvad der havde været det oprindelige Formaal ved Selskabets Stiftelse.

Den første af disse Expeditioner udrustedes 1568, og dens Ledere vare James Bassendine, James Woodcocke og Richard Browne; Planen var at foretage en Opdagelsesrejse langs med den russiske Kyst fra Petsjoras Munding øster efter. Om dette Foretagende foreligger der aldeles ingen Oplysninger undtagen, som oven for nævnt, den Instrux, der blev medgivet Lederne; det er saaledes umuligt at sige, hvorledes dens Skæbne var. Selve Instruxen er meget interessant, da den viser, paa hvilket Standpunkt Kjendskaben til disse Egne stod for 300 Aar siden, men den turde være for vidtløftig til at faa Plads her. Den findes aftrykt i Hakluyt, „Principal Navigations“.

Den anden af de omtalte Expeditioner fandt Sted 1580 under *Pet* og *Jackman*. De fik samme Instrux som Bassendine og hans Ledsagere og sejlede den 21de Maj fra Harwich i to smaa Skibe, „George“ paa 40 Tons, ført af *Pet*, med en Besætning af 9 Mand og en Dreng, og „William“ paa 20 Tons, ført af *Jackman*, med en Besætning af 5 Mand og en Dreng. Den 13de Juni naaede de Vardø, som de forlode sammen den 20de Juni; men allerede næste Dag maatte *Jackman* gaa tilbage til Vardø for at reparere et Havari paa Roret. *Pet* stod nu alene øster paa og følgende Willoughbys Rute, indtil han den 24de Juni saa Land paa 71° 38' n. Bredde. Han stod da syd paa, stadig holdende Kysten i Sigte, men kunde ikke nærme sig den paa Grund af Is. Den 30te Juni nærmede han sig Kysten af Vaigatsj Øen, og landede paa en lille Ø i Nærheden for at fylde Vand og Brænde. Her forblev han til den 4de Juli, da han lettede og stod Nordvest hen, i den Hensigt at naa *Burrough Strait*; men da det varede temmelig længe, inden han naaede noget Stræde, troede han, at han var ved Novaja Semljas Kyst, og stod derfor atter syd paa; heri tog han imidlertid fejl og forfejlede saaledes *Burrough Strait*. Efter i et Par Dage at have staaet Sydvest hen, naaede han den 7de Juli Petsjoras Munding, hvorfra han atter tog østlig Kurs, og den 8de Juli naaede han Vaigatsj-Øens Sydspids. Næste Dag sejlede han ind i Strædet mellem denne Ø og Fastlandet, som efter ham i England kaldtes *Pet Strait*. I de næste Dage søgte *Pet* at staa øster paa, i det han i Følge sin Instrux stadig

holdt Samojedernes Land i Sigte om Styrbord; men Isen lagde ham store Hindringer i Vejen, og til sidst blev han nødt til at sejle ind i den for, om mulig, at gjenembryde den og finde en Passage norden for den, men fandt heller ikke her raabent Vand. Imidlertid havde Jackman og hans lille Besætning tappert fulgt efter Pet med deres skrøbelige Baad, og om Morgenen den 15de Juli samledes de to Skibe atter, „William“ dog i en saadan Tilstand, at den maatte have Hjælp fra „George“. Begge Skibene sejlede nu nord paa, men jo længere de trængte frem, des tættere blev Isen. Da de til sidst indsaa Umuligheden af at trænge frem saa vel mod Nord som mod Øst, blev de den 18de Juli enige om at søge tilbage til Vaigatsj-Øen og der se Tiden an; allerede samme Dag tiltraadte de Tilbagevejen, varpende fra det ene Isstykke til det andet, medens Isen var saa høj, at de end ikke fra Mastetoppen kunde se over den. Først efter de største Farer og Besværligheder kom de den 5te August ud af Isen, der dog igjen naaede dem den følgende Dag omtrent ud for Vaigatsj-Øens Sydspids. Opgivende alt Haab om at naa deres Maal, stode de gennem Pet Strait og tiltraadte Hjemrejsen til England; men efter et Par Dages Sejlads skiltes de fra hinanden for aldrig mere at mødes; Pet naaede i Sikkerhed Ratcliff den 16de December, medens Jackman maatte løbe ind i en norsk Havn for at overvintre. Næste Aar i Februar løb han ud fra denne for at sejle hjem, men forsvandt sporløs.

Uagtet disse to Expeditioner saaledes ikke gavede noget Resultat, synes det dog, som om det russiske Kompagni ikke helt har opgivet sine Forsøg i denne Retning; af nogle ældre Dokumenter („Punhas his Pilgrimmes“, vol. III) fremgaar saaledes, at et engelsk Skib 1584 har passeret det kariske Hav og trængt frem til Objs Munding, hvor det led Skibbrud og dets Besætning blev myrdet af de indfødte. Af samme Dokument fremgaar, at en vis Antonius Marsh paastaar at have kjendt en Passage mellem, hvad han kalder Mathews Land og Nova Gemja, hvilket ikke kan være andet end det af Rossmysloff 1768—69 opdagede Matotschkin-Schar; Dr. Hamel mener ogsaa, at Marsh har kjendt dette Stræde.

Imidlertid havde Nederlænderne allerede 1578 begyndt at handle paa det nordlige Rusland, men der hersker stor Uklarhed over deres første Opdagelser i disse Egne. Af flere Søfarere omtales Oliver Brunell, rimeligvis Belgier af Fødsel; Hudson nævner ham som Opdager af Costing Sarch, en Vig paa Novaja Semljas Vestkyst, som han haabede skulde føre ham ind i det kariske Hav; saaledes omtales han ogsaa af Gerrit de Veer, men for Resten foreligger der intet bestemt

om hans Rejse, der rimeligvis er bleven foretaget 1581.

Først om de senere Rejser har man paalidelige Underretninger. Blandt de mest fremragende nederlandske Kjøbmænd, som handlede paa det hvide Hav, var Balthazar *Moucheron* i Middelburg. Han fik 1593 den Idé at udruste to Skibe paa omtrent 100 Tons, væbnede og provianterede for 8 Maaneder, for at forsøge at naa Kina ad Nordøstpassagen. De to Skibe, der saaledes udrustedes, vare „Swane“ fra Byen Ter Veere i Zeeland, ført af Cornelis Corneliszoon Nay, en Borger fra Enkhuysen, som i nogle Aar havde sejlet paa Rusland i Mouchérons Tjeneste og var vel kjendt paa Evropas nordlige Kyster; det andet Skib var „Mercurius“ fra Enkhuysen, ført af Brant Tetgales, en dygtig og erfaren Sømand. Som Supercargo og Tolk var om Bord paa „Swane“ François de la Dale, og paa „Mercurius“ Jan Huyghen van Linschoten, der fik det særlige Hverv at udgive en Beretning om Rejsen, naar denne var endt.

Disse Skridt af Kjøbmændene fra Middelburg og Enkhuysen bevægede Amsterdamerne til ligeledes at forsøge deres Lykke paa den ny Handelsvej; men i Steden for at søge Vejen til Kina mellem Novaja Semlja og Fastlandet, besluttede de paa den berømte Kosmograf og Astronom Plancius's Raad at sende deres Skibe norden om Novaja Semlja, hvilket skulde være en langt lettere Passage. Med Understøttelse af Admiralitetet udrustedes da et tredje Skib af samme Størrelse som de to andre; det fik ogsaa Navnet „Mercurius“, og Kommandoen blev betroet til *Willem Barentsz*, der tillige medtog en Fiskerkvase fra Ter Schelling. Den 4de Juni 1594 laa den lille Flaade samlet ved Huysdemen ved Texel. Nay kaldtes Admiral, da det var Meningen, at alle Skibene skulde følges ad til Øen Kilduin paa Laplands Kyst. Den 21de Juni kom Nay dertil, den 22de Juni Tetgales, og endelig den 23de Juni Barentsz's to Skibe. Allerede den 29de Juni forlod Barentsz Kilduin, i det Aftalen med de andre var, at man skulde vente paa hinanden ved Kilduin til Slutningen af September. Den 2den Juli afgik Nay og Tetgales til Vaigatsj-Øen. Den 4de Juli fik Barentsz Novaja Semlja i Sigte paa 73° 25' n. Bredder nær ved et lavt fremspringende Punkt, som han kaldte Langenæs, hvorfra han gik nord paa langs Kysten, indtil han den 10de Juli passerede Kap Nassau. Hidtil havde han ikke mødt nogen Hindring, men om Natten til den 13de kom han ind i umaadelige Drivmasser, og nu begyndte Vanskelighederne. Efter forjæves at have forsøgt at trænge frem gennem Isen, befandt han sig den 19de Juli igjen i Nærheden af Kap Nassau,

Ikke des mindre gik han atter øster paa, stadig kæmpende mod Isen, og naaede endelig den 31te Juli Oranje-Øen. Da han her indsaa Umuligheden af at trænge videre frem, og da Mandskabet var udmattet af Anstrængelser, besluttede han at vende om, hvilket han iværksatte næste Dag, og den 3die August var han atter ved Kap Nassau. For at komme fra Kap Nassau til Oranje-Øen og tilbage igjen anvendte Barentsz 22 Dage, i hvilken Tid han gennemsejlede 1700 engelske Mil eller omtrent Afstanden mellem Kap Nassau og Kap Jakan; i den Tid havde hans Skib vendt 81 Gange. Uden videre Hændelser naaede han den 15de August Matfloe og Dolgoy-Øerne, hvor han mødte Nay og Tetgales, der netop vare komne dertil efter gennem Pet Strait at have sejlet 200 til 240 engelske Mil ind i det kariske Hav. Linschoten mener, „at de havde været omtrent paa Obj's Længde og ikke langt fra Kap Tabin (Tajmyr), det yderste Punkt af Tartarict, hvorfra Kysten bøjer mod Sydøst og Syd til Kongeriget Cathay.“ Hele Flaaden sejlede nu samlet hjemad og naaede den 14de September Doggers-Banken, hvorfra hvert Skib gik til sin By.

Uagtet Barentsz uden Tvivl havde naaet en østligere Længde end de andre, var dette dog ikke den almindelige Mening i Generalstaterne, hvor man var egejstret over, at Nay og Tetgales efter Linschotens Rapport havde været saa nær ved Kap Tabin, hvor man mente, at alle Vanskeligheder ved Passagen vare overvundne. Sagen var nemlig, at Linschoten forstod at skrive for sig, medens Barentsz var den simple Sømand, Handlingens Mand; hans Rejser blev senere beskrevne af Gerrit de Veer, der deltog i dem alle tre. De Kjøbmænd, der havde udrustet den første Expedition, bestemte i Forbindelse med flere, som nu sluttede sig til dem, næste Aar at udsende en stor og veludrustet Flaade, der med det samme skulde afslutte Handelstraktater med Kongeriget Kataj og andre Lande, der muligvis kunde opdages paa Rejsen. Flaaden, der bestod af syv Skibe, var fulldastet med alle Slags Varer, og ligesom forrige Gang var Linschoten og de la Dale Supercargoer og Kjøbmændenes Fuldmægtige i de fremmede Lande. Skibenes Navne vare følgende: „Griffioen“ fra Zeeland, 200 Tons, hvorpaa Admiralen, Nay, havde hejst sit Flag; „Swane“ fra Zeeland, 100 Tons, ført af Lambert Gerritszoon Oom; „Hoope“ fra Enkhuisen, en ny Orlogspinasse paa 200 Tons, ført af Viceadmiralen, Tetgales; „Mercurius“ fra Enkhuisen, 100 Tons, ført af Thomas Willemszoon; „Windthont“ fra Amsterdam, en ny Orlogspinasse paa 200 Tons, ført af Willem Barentsz, Flaadens Navigator; „Mercurius“ fra Amsterdam, 100

Tons, Harman Janszoon, og endelig en Vlyeboot (et hurtigsejlende mindre Fartøj) fra Rotterdam, 40 Tons, ført af Hendrick Hartmann; dette sidste Skib skulde, naar Flaaden naaede Kap Tabin, vende tilbage med Melding til Nederlandene. Skibene havde alle dobbelt Besætning samt Proviant og Ammunition for 1½ Aar. Selvfølgelig opgav Amsterdamerne deres tidligere Plan at gaa norden om Novaja Semlja, og alle Skibene skulde denne Gang følges ad hele Vejen.

Søndagen den 2den Juli sejlede Skibene ud af Mars Diep, den 10de August passerodes Nordkap, og den 17de kom de ind i Isen omtrent 50 engelske Mil fra Novaja Semljas Kyst. Den følgende Dag naaede de Matfloe-Øen og den 19de August Jugor Schar, som man paa den forrige Rejse havde givet Navnet Nassauer Straet. Her fandt de Isen uigjennemtrængelig, men besluttede dog at blive liggende paa en Red, som de kaldte Traenbay, thi der fandtes lidt aabent Vand, da den laa i Læ af Afgodenhoeck (Bolvanskoj Nos). Den 20de August blev der holdt Raad om Bord i Admiralskibet, og det besluttedes, at et af de mindre Skibe skulde trænge frem gennem Strædet for at undersøge Forholdene længere øster paa, samt at en Afdeling paa 30 til 40 væbnede Mænd skulde gaa tværs over Vaigatsj-Øen i samme Hensigt. Vlyebooten kunde ikke trænge længere frem end til Kruishoeck, hvor hele Havet fandtes dækket med Is; men Besætningen trængte over Land frem til Twisthoeck uden dog at møde andre Forhold end ved Kruishoeck. Den Afdeling, der gik tværs over Øen, og som efter de Veers Beretning var 54 Mand stærk, vendte derimod tilbage med gunstigere Resultat, idet den ligesom Pet og Jackman havde fundet en aaben Vandrende tæt under Fastlandet. Den 24de August blev Vlyebooten atter sendt ud og vendte tilbage med den Efterretning, at Isen havde sat sig i Bevægelse, og at Farvandet var rent lige til Twisthoeck. Den følgende Dag lettede derfor alle Skibene Anker og sejlede til Twisthoeck uden at møde nogen Is; men kort efter vare de igjen omgivne af denne. Natten tilbragtes til Ankers mellem Twisthoeck og Kruishoeck, og næste Dag gik de tilbage til deres tidligere Ankerplads under Afgodenhoeck, hvor de snart blev indesluttede af Isen, saa at man kunde gaa paa denne fra det ene Skib til det andet.

Admiralen og de andre Officerer havde opgivet alt Haab om at trænge videre frem, hvortil maaske Besætningernes Knurren bidrog; disse vare trættes af det haarde Arbejde, og saa kort Expeditionen end var, udbrød dog Skjorbug paa flere af Skibene. Men Barentsz, der synes at have udmærket sig ved særlig Udholdenhed

og Bestemthed, var ikke tilfreds med at vende om nu; han gik selv over Isen til Fastlandet, samlede Underretninger hos de indfødte og havde flere Samtaler med Admiralen for at bevæge ham til at se Tiden an, og da Isen atter begyndte at sætte sig i Bevægelse, varpede han om Morgen den 2den September med sit Skib ud af Havnen; da Nay og Tetgales saa dette, lettede de ogsaa og satte Sejl til. Resultatet af denne Bevægelse var, at de efter umaadelige Anstrængelser og kæmpende mod Isen, om Aftenen den 3die September naaede Staaten Eylandt, hvor de igjen blev stoppede af Isen. I et nyt Raad hos Admiralen blev det besluttet den næste Dag at gjøre endnu et Forsøg paa at trænge gennem Isen, men hvis det ikke lykkedes, da at vende hjem. Besætningerne knurrede endnu højere, især da to Mand den 6te September blev dræbte af en Isbjørn, hvilket udbredte en formelig Panik iblandt dem. Endnu modsatte Amsterdamerne sig Hjemrejsen; de foreslog, at i det mindste to Skibe skulde udsætte sig for en Overvintring og benytte Resten af Sommeren til at trænge frem vesten og norden om Novaja Semlja, men de andre mente, at det var for sent for dette Aar. Den 11te September gjorde Flaaden det sidste samlede Forsøg, dog uden Resultat, og vendte dernæst tilbage til Twishoeck, hvorfra den utrættelige Barentsz den 14de September gjorde et sidste mislykket Forsøg med sit Skib alene. Han underskrev nu sammen med de andre Skibshefer et Dokument, hvori de erklærede Umuligheden af at trænge gennem Isen, og den følgende Dag tiltraadte de Hjemrejsen; efter et Ophold i Vardø naaede de alle i Sikkerhed Nederlandene i November Maaned.

I Betragtning af, at ogsaa denne Expedition var mislykket, besluttedes det, at der paa Statens Regning ikke skulde gjøres flere Forsøg paa ad Nordøstpassagen at trænge frem til Kina; men den opmuntrede dog alle private Forsøg ved at udsætte en Præmie paa 25,000 Gylden for den, der ad denne Vej naaede det stille Ocean. Da baade Plancius og Barentsz vedbleve at hævde Muligheden af at trænge frem nord om Novaja Semlja, besluttede Amsterdamerne for egen Regning at udruste en Expedition; denne bestod af to Skibe, hvis Navne ere ukjendte, da de Veer ikke nævner dem; dog véd man, at Barentsz's Skib var 80 Tons drægtigt. Det ene blev ført af Jacob van Heemskerck, der tillige var Supercargo, det andet af Jan Corneliszoon Rijk, der havde samme dobbelte Karakter; Barentsz ledsagede Heemskerck som Overstyrmand, og paa samme Skib var ogsaa de Veer, hvem vi skyldte Beretningen om denne mærkelige Rejse. Mange have forundret sig over Barentsz's underordnede Stilling, og mange Formodnin-

ger ere fremkomne; men den egentlige Grund var rimeligvis, at Kjøbmændene vare bange for, at Barentsz skulde gaa for dristig til Værks og udsætte deres Skibe og Ladninger for meget, blot for at naa Maalet. Alligevel vilde de ikke undvære hans Erfaring og Dygtighed paa en saa vigtig Expedition, og for ikke at saare ham, satte de en Adelsmand over ham, hvorover Barentsz som en jævn Sømand efter Tidens Aand ikke kunde beklage sig. Desuagtet viser det sig tydeligt af de Veers Beretning, at Mandskabet stedse betragtede Barentsz som den egentlige Leder af Expeditionen, og det var altid til ham, de henvendte sig, naar Faren truede.

Den 8de Maj 1596 sejlede de fra Amsterdam og var den 1ste Juni paa 71° n. Bredde. Erfaringen fra de to foregaaende Rejser bragte dem til at holde godt ud fra Land; men efter nogen Tids Sejlads mente Barentsz dog, at de maatte holde østligere, hvortil Rijk svarede: „At han ikke havde i Sinde at sejle til Vaigatsj-Øen“; Barentsz gav da efter, og de vedbleve at staa nord paa. Den 9de Juni kom de til en lille stejl Ø paa 74° 30' n. Bredde, som de kaldte Beeren Eylandt, fordi det der lykkedes dem at dræbe en Isbjørn. Fra Beeren Eylandt fortsatte de deres nordlige Kurs, og den 19de Juni saa de atter Land paa 79° 49' n. Br., hvilket de antog for en Del af Grønland, medens det i Virkeligheden var Spitzbergens Sydspids. Der er ingen Tvivl om, at Barentsz saaledes var den første, som opdagede Spitzbergen; men derimod næres delte Meninger om, hvor vidt han ogsaa har om-øjet hele Øgruppen. Dette paastaas af Dr. Beke, som har oversat de Veers Beretning paa engelsk, og af Dr. Petermann, medens Clemens Markham siger, at denne Omsejling kun er udført en Gang, nemlig af den norske Fangstkaptajn Carlsen i Aaret 1863. Rimeligvis har Markham Ret, thi paa et Kaart af Hondius, der 1611 blev udgivet af Pontanus og særlig var udarbejdet for at vise Barentsz's „*admiranda navigatio*“, ses kun den vestlige og noget af den nordlige Kyst af Spitzbergen, samt Barentsz's Kurs. Den 1ste Juli vare de atter i Nærheden af Beeren Eylandt, og Barentsz og Rijk bleve nu igjen uenige om Kursen. Følgen var, at Barentsz stod syd paa, medens Rijk atter stod nord paa; man véd ikke andet om Rijks senere Færd, end at han vendte tilbage til Fuglekøp paa Spitzbergens Vestkyst, hvorfra han vendte om i den Hensigt at følge Barentsz. Hvor vidt han gik i denne Retning, vides ikke, men rimeligvis har han snart vendt hjem; det følgende Aar var han paa en Handelsrejse til Norge og Kola, hvor han optog Heemskerck og de andre overlevende fra Barentsz's Skib.

Saa snart Barentsz var kommen ud af Isen, stod han øster paa og naaede Novaja Semljas Kyst paa 74° 40' n. Bredde. Følgende Kysten nord paa, passerede han Kap Nassau og Oranje-Øerne og naaede endelig Dobbeltøens Nordøstspids. Under Sejladsen langs Kysten, der vender mod Nord og saaledes ligger aaben for hele Polarisens frygtelige Masse, havde han haft at kæmpe med talrige Farer og Besværligheder; flere Gange prøvede han paa at bryde gennem Pakisen, men denne laa overalt uigjennemtrængelig. Under saadanne Omstændigheder var det umuligt at trænge videre mod Nordøst, og Barentsz besluttede derfor at holde ned langs Novaja Semljas Østkyst; men det lykkedes ham ikke at komme længere end til Ishavnen (76° 7' n. Bredde og 68° ø. Længde), hvor han den 26de Avgust blev indesluttet af Isen og tvungen til at overvintre. Skibet blev presset højt op fra Vandet, saa at det senere var umuligt at faa det los; der var derfor ikke Tale om at benytte sig af det isfri Hav, som under Vinteren og Foraaret flere Gange dannede sig. De 17 dristige Mænd maatte altsaa berede sig til at tilbringe Vinteren i disse ugjæstfri Egne, og man kan ikke noksom beundre den omsorgsfulde Maade, hvorpaa dette skete, deres Mandstugt og deres faste Beslutning at møde alt det onde, der kunde hænde dem, med Mod og Sammenhold. Deres Landsmænd kunne i Sandhed være stolte af den Opførsel, som disse kjække Sømænd, de første Evropæere, der tilbragte en Vinter i de arktiske Regioner, udviste. Heldigvis fandt de en stor Mængde Drivtømmer, og af dette Æmne tilligemed Planker fra Skibet byggede de et Hus paa Stranden, hvorhen de bragte al Proviant og andre Fornødenheder. En Skorsten blev sat midt paa Huset, et hollandsk Ur blev ophængt og indrettet til at slaa hver Time. Køjer blev opstillede langs Væggene, og et Vinfad blev omdannet til Badekar; Lægen foreskrev hyppige Bade som nødvendige for Sundheden. Snart indhyllede Snestormen Huset i et Tæppe, som forøgede Varmen derinde. I dette Hus tilbragte de nu ti grufulde Maaneder; uagtet de ikke havde ordentlige Midler til at bestemme Kuldegraden, kan man dog slutte af flere Kjendsgjæringer, som de Veer meddele, at det har været en overordentlig stræng Vinter med en, selv for disse Breddegrader usædvanlig Kulde. Deres Hovedsyssel var Jagt; flere Bjørne fældedes, og i de opsatte Rævefælder høstede de ogsaa et rigt Bytte. Refraktionen iagttoges paa denne Rejse større end nogen Sinde; egentlig burde Solen forsvinde den 1ste November og komme til Syne den 6te Februar, men først den 4de November dukkede den fuldstændigt under Synskredsen, og allerede den 24de Januar kunde de atter glæde sig ved Synet af den.

Som oven for nævnt, drev Isen flere Gange bort fra Kysten, men altid blev Skibet staaende ligesom paa Toppen af et Isbjerg; da Havet i Maj Maaned atter blev sejlbart, sattes Folkene i Arbejde med at gjøre to Baade klare, med hvilke de uforfærdede Mænd havde i Sinde at forsøge paa at naa Ruslands Kyst. Mærkeligt nok siger Lütke, at Hollænderne fuldstændig undgik Skjørbugen, men dette er ikke Tilfældet; tværtimod døde i Vinterens Løb 3 Mand af denne forfærdelige Sygdom, og da Baadene endelig den 13de Juni forlode Ishavnen, vare Barentsz og endnu en Mand saa angrebnere deraf, at de maatte transporteres i deres Køjer. Med stort Besvær kæmpede de sig frem mellem Drivisen og naaede den 20de Juni Iskap; her lede de det haardest mulige Tab, idet Barentsz døde. Paa sin simple rørende Maade siger de Veer: „Ham vi stolede mest paa næst den almægtige Gud, som det nu behagede at berøve os ham; men vi kunne ikke stride mod Gud, saa vi maa give os tilfreds.“ Samme Dag døde den anden syge. Under utallige Farer fortsatte de 12 overlevende Rejsen vester og syd paa langs Novaja Semljas Kyst, indtil de endelig, efter at have tilbagelagt en Strækning af 1600 engelske Mil i de smaa, skrøbelige og aabne Baade, naaede Kola, hvor de ved en mærkelig Hændelse traf Rjip. Med hans Skib forlode de den 17de September Kola og kom den 29de Oktober lykkelig til deres Hjem, hvor man allerede for længe siden havde opgivet Haabet om nogen Sinde at gjense dem.

I 275 Aar forblev Barentsz's Vinterhus ubetraadt. Endelig lykkedes det 1871 den norske Fangstkaptajn Elling *Carlsen*, den samme, som 8 Aar i Forvejen havde udført Omsejlingen af Spitsbergen, og som næste Aar forlod Tromsø som Deltager i den østrig-ungarske Expedition, at naa Stedet paa en Fangstrejse. Han fandt Huset fuldstændigt i samme Tilstand, som det var forladt af Hollænderne; over Ildstedet stod endnu Gryden, det gamle hollandske Ur hang paa Væggen, Badekarret, Hellebarderne, Bøgerne, der havde adspredt dem under den lange Vinternat, og hvoriblandt maa mærkes Mendoza's „Kinas Historie“ i hollandsk Oversættelse, som betegnende for det Maal, Barentsz havde sat sig, — Alt fandtes paa sin vante Plads, saaledes som det beskrives af de Veer. Omkring Huset laa Dynger af Rensdyr-, Sælhunde-, Bjørne- og Hvalrosben. Carlsen medtog alle rørlige Ting, der senere ere kjøbt af den hollandske Regering. De Jonge har beskrevet disse „Barentsz Relikvier“, der nu ere opstillede i Marine-Museet i Haag, hvor der er bygget et Hus, der er aabent for til og en nøjagtig Efterligning af et gammelt Billede i de Veers Beretning.

Den næste Rejse, der blev foretaget med Nordøst-

passagen til Maal, var den berømte Henry *Hudsons* i Aaret 1608. Med et lille Skib med 14 Mands Besætning forlod han den 22de April England og passerode den 3die Juni Nordkap, men allerede den 9de Juni mødte han paa $75^{\circ} 30'$ n. Breddes en saa stor Masse Is, at han i de næste Dage kun gjorde ringe Fremskridt. Medens han laa og krydsede i Isen, beretter han, at to af hans Folk, Thomas Hilles og Robert Rayner, saa en Havfrue tæt ved Skibet; hun betragtede dem nogen Tid alvorlig og forsvandt derpaa i Bølgerne. Den 26de Juni fik han Novaja Semljas Kyst i Sigte og landede næste Dag paa $72^{\circ} 12'$ n. Brede. Da Isen hindrede ham i at trænge frem norden om Novaja Zemlja, stod han syd i, i den Hensigt at forsøge gennem et af Vaigatsj-Stræderne at naa Obj's Munding; da ogsaa Isen her spærrede ham Vejen, opgav han Haabet om at finde en Nordøstpassage, men blev dog ved Kysten for at rette Kaartene, indtil Isen drev ham bort og tvang ham til at vende hjem. Paa denne Rejse undersøgte Magnetnaalens Inklination for første Gang paa Spen.

Næste Aar finde vi igjen Hudson i disse Farvande i det hollandsk-ostindiske Kompagnies Tjeneste, men da han atter fandt Novaja Semljas Kyst fuld af Is, vendte han snart tilbage. Witsen omtaler et andet Forsøg, der samme Aar 1609 gjordes fra Holland paa at trænge frem ad Nordøstpassagen, men hvorved Skibet, en lille Jagt, af Kulde og Is blev hindret i at gjøre videre Fremskridt.

Endnu gjordes fra Holland et Forsøg paa at naa Kina ad denne Vej. Det i Aaret 1614 stiftede hollandsk-grønlandske Kompagni udrustede 1625 et Skib i dette Øjemed; under Cornelis *Bosmans* Kommando forlod det den 24de Juni Texel. Den 24de Juli kom Bosman til Øen Kolguf og fik den 28de Juli Novaja Semljas Kyst i Sigte paa $71^{\circ} 55'$ n. Brede. Indtil den 3die August maatte han uafbrudt kæmpe mod Isen; først paa denne Dag lykkedes det ham at løbe ind i en med Øer fyldt Bugt, hvor han maatte ligge til Ankers de følgende tre Dage. Endelig den 10de August trængte han ind i Nassauer Straet og den 13de i det kariske Hav, men snart tvang mægtige Ismasser ham tilbage til Strædet. Nogle russiske Fiskere berettede ham, at Strædet kun hvert tredje Aar var isfrit, men endnu vilde den kjække Sømand ikke vige; da tvang Omstændighederne ham dertil. I en frygtelig Nordøststorm mistede han alle sine Ankere og var saaledes den 24de August nødsaget til at tiltræde Hjemrejsen. Den 15de September naede han Holland. Siden den Tid have Hollænderne ophørt at forsøge Nordøstpassagen, og det var kun for Hvalfangstens Skyld, at hollandske Skibe besøgte Novaja Semljas Kyster, og dette

varede endda kun, indtil de opdagede, at Hvalen mere opholdt sig under Spitsbergens og Grønlands Kyster.

Den sidste Expedition til disse Egne var en dansk. Det af Kristian IV 1647 stiftede Handelsselskab udsendte 1653 tre Skibe til det nordlige Polarhav. Denne Rejse blev beskrevet af Expeditionens Læge de *Lamartinière*, og uagtet Beskrivelsen minder stærkt om Münchhausens Æventyr, fortjener den dog at anføres, da den viser, hvorvidt en Æventyrer dengang kunde tillade sig at gaa. Den ovenstaaende Boretning er ellers taget fra Lütke, da Originalen ikke fandtes om Bord i „Vega“.

Paa Vejen fra Kjøbenhavn anløb Skibene Kristiania, Bergen og Trondhjem. Under Polarkredsen fik de Vindstille, men de befriede sig derfra, i det de hos Kystboerne, der alle vare berømte som Troldmænd, for 10 Kroner og et Pund Tobak kjøbte 3 Lædersække fulde af den Vind, som de behøvede for at komme til Kap Ruksell. Den første Sæks Indhold førte dem 30 Mil paa den anden Side af en frygtelig Malstrøm, og den anden Sæk bragte dem til Kap Ruksell. Paa Grund af de magnetiske Bjerge i dette Forbjærgs Nærhed mistede deres Kompas sin Virkeevne, og i 48 Timer maatte de alene styre efter Kaartet. Da de aabnede den tredje Beholder, udbryd en saa frygtelig Storm, at det saa ud, som om Himlen vilde straffe dem for deres Samkvem med Troldfolket. Deres Skib blev kastet mod en Klippe og blev Vrag; kun med yderste Møje naaede de Vardøhus, men da de ikke kunde faa Skibet repareret der, gik de til Varanger-Havet. Medens deres Skib blev repareret, rejste de for Handelens Skyld paa Murmaner-Havet til Killopernes Land og det russiske Lapland og vendte fra Kola igjen tilbage til Varanger. Kystboerne ved Murmaner-Havet havde efter Lamartinières Udsagn et andet Sprog end de ved Varanger-Havet; Killoperne erklærer han for en lappisk Slægt, men vildere end de andre. De kjøre alle med Rensdyr, som man kun behøver at hviske visse Ord i Øret, hvorpaa de pilsnart begive sig til det ønskede Sted. De russiske Lapper ere Nicolaïter („Nicolaites de Religion“) ligesom Russerne selv. De danske Lapper ere derimod Lutheranere, men ere alligevel alle Troldmænd og have nogle Husdjævle, der ligne sorte Katte. I Lapland er alt Vildt snehvidt; ikke alene Bjørnene, Ulvene, Rævne og Harerne ere hvide, men ogsaa Kragerne ere hvide som Svaner, kun Næb og Kløer ere sorte. Efter mange lignende Beskrivelser fortæller de Lamartinière om Rejsens Fortsættelse mod Øst, under hvilken han, som sædvanlig, var forfulgt af heftige Storme. Den 4de Juli saa man i Øst høje Bjerge; man vilde lande, men blev af en Storm tvungen til at søge Beskyttelse under Borandays Kyst, hvor man til al Lykke fandt en god Havn.

For at opsøge Beboerne og knytte Handelsforbindelser med dem, blev strax en Del af Mandskabet udsendt, blandt andre en Mand, der kunde „la langue du Nord et le Russe“, samt Lamartinière selv. De fandt snart en af Borandayernes Landsbyer, begyndte Handel med dem og lejede for 2 Bundter Tobak og 4 Pinter Brændevin en Fører og Rensdyr til Sibirien. I nogle Dage kjørte man gennem Boranday, købte i alle Byer Pelsværk og kom endelig til den lille By Vitzora. Derfra sendte de de opkjøbte Skind til Skibet, men gik selv i Baad til Potzora, en lille By, der laa ved Bredden af en Sø af samme Navn. Efter at de ligesom tidligere havde sendt Pelsværk ad Søvejen til Skibet, kjørte de videre med Rensdyr. Paa Vejen mødte de 5 Mænd, der à la Moscovite havde indhyllet sig i Bjørneskind. Det var landsforviste, blandt hvilke Lamartinière gjenkjendte en gammel Ven, en lothringisk Adelsmand, som havde været russisk Oberst. Medens de rejsende beværtede disse ulykkelige, greb Obersten Lejligheden til at fortælle sin Ven alt, hvad han vidste om Rusland. Denne mærkværdige Beskrivelse omfatter baade Ruslands Historie og Statistik, russiske Sæder og Skikke, Religionen, Skildring af Sibirien, Tatarier og af alle de Folkeslag, som leve i Rusland; ja endogsaa Landets Paddehatte egnes et særligt Kapitel. Især denne Episode giver et Bevis paa Lamartinières udtømmelige Opfindelsesevne. Efter at have taget Afsked fra de landsforviste fortsatte Forfatteren sin Rejse. Han besteg Bjærgene paa Grænsen af Boranday og Sibirien og naaede, efter at have kjørt 10 Timer fra Potzora, til Papinogorod ved en Flod af samme Navn. Efter at have aflagt Stedets Guvernør et Besøg og igjen opkjøbt Skind, besluttede de rejsende med de endnu resterende Forraad af Penge og Tobak at vende tilbage til deres Skib gennem Samojesia, ved hvilken Lejlighed de maatte overskride den rifeiske Bjærgkjæde. Efter endelig at have opkjøbt alt det Pelsværk, Samojederne havde, kom de tilbage til Skibet, der strax efter lettede Anker og næste Dag naaede Novaja Semlja. Her fandt de Beboere, som tilbad Solen og visse Gudebilleder, der kaldtes Fetizo. „Les Zemblics“ vilde, hvis de vare til, med Rette forbaves over Lamartinières Beskrivelse og endnu mere over de vedføjede Tegninger. Efter 16 Dages Ophold gik de til Vaigatsj-Strædet for gennem dette at trænge videre mod Øst. Under Vejs nedlagde de Hvalrosser, hvilke hos Lamartinière ere afbildede med Ørnens næb og et Horn paa Hovedet. Isen og det med evig Sne dækkede Bjærg „Paternoster“ forarsagede dem saadanne Vanskeligheder i Strædet, at de bleve tvungne til at vende om. Ved denne Lejlighed giver Lamartinière en Etymologi af Ordet Vaygatt (saaledes kalder han Strædet): „Si l'on

pouvait entrer par cet endroit, l'on abregeroit le chemin de nostre Océan pour aller aux grandes Indes, de plus de trois quarts, qui pour ce sujet est nommé Vaygatt, qui veut dire en nostre langue cul de chemin ou cul de sac.“*) Før de sejlede, lykkedes det dem at fange to Mænd og to Kvinder fra Novaja Semlja; disse ulykkelige Fanger, der bleve førte til Kjøbenhavn, vare uden Tvivl Samojeder. Fra Novaja Semlja sejlede de til Grønland og derfra over Island til Kjøbenhavn. Lamartinière slutter sin Bog med en geografisk Afhandling, som er det foregaaende værdig. Han forsikrer, at Novaja Semlja hænger sammen med Grønland, saaledes at man, hvis ikke Sne og Kulde hindrede det, let kunde komme fra det ene af disse Lande til det andet. Vaygatt-Strædet er 35 tyske Mil langt og lukkes af Paternoster-Bjærgene, som Lamartinière selv saa, og af hvilke det mindste var $\frac{1}{2}$ Mil højt. Alle Hollændernes Fortællinger om deres Farter gennem dette Stræde til det tatariske Hav ere derfor kun Fabler. End videre hersker der en evig Vinter, medens der i Papegøjernes Land ved Jordens Sydpol hersker en evig Sommer.

Saaledes er den Rejsebeskrivelse, som paa sin Tid nød en betydelig Agtelse, og fra hvilken Buffon hentede sine Kundskaber om de saakaldte Semlanzer og Borandijzer, Krøniken om Paternoster-Bjærgene, Barandayerne, Papinogova, Vitzora og flere andre Byer og Folkeslag. Man finder i denne Rejsebeskrivelse en saa sælsom Sammenblanding af Sandhed og Løgn, en saadan Forvexling af Navne paa forskjellige Ting, at man til sidst ikke er i Stand til at skjelne det ene fra det andet; man maa kalde det en, paa sande Tildragelser grundet Fabel.

Spørgsmaalet om en farbar Nordøstpassage havde i England hvilet i mere end et Aarhundrede, da det pludselig levede op igjen, ved at der i „Philosophical Transactions“ 1675 fremkom en Beretning om en Rejse, foretaget af hollandske Hvalfangere; det fortaltes heri, at de havde sejlet flere hundrede Mil mod nordøst fra Novaja Semljas Nordspids mellem 70° og 80° n. Bredder og hele Vejen fundet aabent Vand, saa at Passagen næsten kunde betragtes som funden; men da Kjøbmændene bad Generalstaterne om Privilegium paa denne, blev dette dem nægtet ved Intriger fra det hollandsk-ostindiske Kompagnis Side. Ligeledes paastodes det, at en hollandsk Hvalfanger den 1ste Avgust 1655 havde naaet 88° 56' n. Bredder. Spørgsmaalet blev drøftet meget og havde især en varm

*) Dersom man kunde trænge gennem dette Stræde, vilde man forkorte Vejen fra vort Hav til de store indiske Lande med mere end tre Fjerdedele, og Strædet bliver derfor kaldet Vaygat, hvilket i vort Sprog vil sige et lukket Stræde.

Talsmand i Kaptajn John Wood, en virksom og erfaren Sømand. Til Forsvar for sin Mening anførte han blandt andet:

1. Den ovenfor omtalte Artikel i Philosophical Transactions 1675.
2. At Barentsz havde haft den Overbevisning, at Isen kun strakte sig omtr. 20 Mil ud fra Spitzbergen og Novaja Semlja, og at der imellem dem var aabent Vand.
3. At nogle Hollændere, der vare strandede ved Korea, havde fanget Hvaler, hvori der stak hollandske og engelske Harpuner.
4. At Hollænderne paastode at have naaet selve Nordpolen, ja endogsaa sejlet 2° paa den anden Side af den og overalt fundet aabent Vand.

Disse Argumenter blev fremlagte for Kong Karl II og Hertugen af York, den senere Jakob II, der som Sømand interesserede sig meget for Tanken, og to Skibe blev da udrustede, Fregatten „Speedwell“, ført af Wood selv, og et mindre Skib „Prosperus“ paa 120 Tons, ført af Kaptajn William Flaves. Provianterede for 16 Maaneder sejlede de den 28de Maj 1676 fra the Nore og passerede den 19de Juni Nordkap. Tre Dage efter mødte de paa 76° n. Bredde Isen, hvis Rand de fulgte indtil de den 26de Juni fik Novaja Semljas Kyst i Sigte. Isen syntes at gaa helt ind til Land, og de holdt derfor gaaende tæt under Kysten for at vente, indtil en Rende aabnede sig langs denne. Den 29de Juni stødte „Speedwell“ Kl. 11 om Aftenen paa en Klippe, og skjønt „Prosperus“ var i Nærheden, hindrede Taagen den i at se sin Ledsagers farlige Stilling. Imidlertid lykkedes det Wood at faa hele sit Mandskab, paa 2 Mand nær, i Land tilligemed noget Proviant; men allerede efter faa Timers Forløb var Fregatten fuldstændig sønderslaaet. Heldigvis drev flere Nødvendighedsartikler i Land. Da „Prosperus“ endelig den 8de Juli fandt dem, var det ogsaa paa høje Tid, hvis nogen skulde frelses; de skibbrudne havde nemlig tænkt paa i den eneste Baad, de havde, at forsøge paa at naa den russiske Kyst eller i det mindste en Fisker; men Besætningen var 70 Mand stor, og Baaden kunde kun rumme 30. Der opstod da en hæftig Strid, som endte med, at Mandskabet vilde ødelægge Baaden, for at ingen skulde være heldigere stillet end de andre, og kun ved at holde dem drukne i 9 Dage lykkedes det Wood at afholde dem fra deres fortvivlede Forsæt. Med „Prosperus“ vendte alle nu tilbage til England. Wood blev fra nu af en afgjort Modstander af Polarspørgsmaalet, erklærede alle de hollandske Beretninger for falske og paastod, at Novaja Semlja og Spitzbergen udgjøre et sammenhængende Fastland.

Kun endnu en Gang se vi Nordøstpassagen optaget paa en engelsk Expeditions Program; da den navnkundige Cook nemlig 1776 forlod England, lød hans Ordre paa at søge en Polarpassage fra det stille Ocean til det atlantiske; hvilken af de tre, overlodes til Omstændighederne. Først den 9de August 1778 naaede Cook Beringstrædet, hvilket Navn først blev givet af ham, og følgende Amerikas Kyst trængte han frem til 70° 41' n. Bredde, hvor Isen spærrede ham Vejen; det nordligst synlige Punkt kaldte han Ice Cape. Efter i nogle Dage at have krydset ved Randen af Isen, der var i Drift syd efter, stod han vester paa og fik den 29de Avgust Asiens Kyst i Sigte ved et Punkt, som han kaldte Cape North. Herfra antog han, at Kysten bøjede mod Vest; men da Aars-tiden var fremrykket, vendte han om og stod langs Kysten Sydøst hen i 4 à 5 engelske Miles Afstand. Han kunde saaledes ikke nøjagtig kaartlægge Kysten, men hans Angivelser stemme dog temmelig nøje overens saa vel med Wrangels som vore Jagttagelser. Det bør bemærkes, at allerede Cook omtalte Rineligheden af, at der i Nord fandtes et ukjendt Land. Næste Aar blev Cook i Februar Maaned ihjelslagen paa Sandwichsøerne; hans Næstkommanderende, Kaptajn Clerke, forsøgte 1779 atter gennem Beringstrædet at trænge nord paa; men da han allerede paa 68° n. Bredde traf Isen, vendte han om og opgav alt Haab saavel om NØ.- som om NV.-Passagen.

Imidlertid var Kaartet blevet fuldstændiggjort ved Russernes umaadelige Anstrængelser vester fra, saa at man kjendte hele Kysten af den gamle Verden; men alligevel er det først i vore Dage, at nogen har gjenoptaget Tanken om Nordøstpassagen. Det første Stød blev, som ovenfor nævnt, givet ved de norske Fangstmænds Fremskridt i det kariske Hav, og efter at den tyske Nordpølsepedition langs Grønlands Kyst ikke havde naaet længere end til 77° n. Bredde, vendte man sig atter mod Nordøst. I Østrig-Ungarn var det især Grev Wilczek, som bragte Spørgsmaalet paa Bane og stillede en Sum af 40,000 Gylden til Raadighed for en østrig-ungarsk Nordpølsepedition. Saa vel fra Regeringens Side som fra Privatmænd blev Foretagendet kraftigt understøttet, og 1871 foretog Expeditionens senere Førere, *Weyprecht* og *Payer*, med en norsk Fangstjagt en Rekonosceringsrejse i Havet mellem Spitsbergen og Novaja Semlja. Paa denne Rejse fandtes Isen i Begyndelsen af September først mellem 78° og 79° n. Bredde, og efter de Erfaringer, som her indhøstedes, blev Programmet for den store Expedition fastsat. Udrustet for tre Aar, skulde denne langs Asiens Nordkyst trænge øster efter, for om mulig at vende hjem gennem Beringstrædet. Paa to Steder skulde der overvintres, og ved Slæderejser skulde

man da kaartlægge Sibiriens Kyst eller muligvis nyopdagede Lande. Paa Novaja Semljas Nordvestkyst nedlagde Grev Wilezek i Forsommeren 1872 et Provianddepot, som Expeditionen i Ulykkestilfælde i disse Egne kunde drage Nytte af; skulde Skibet forlise østligere, var det Planen, at Expeditionen i Baade skulde søge at naa Sibiriens Kyst og dernæst gaa ned ad en af de store Floder til beboede Egne. Expeditionens Skib „Tegetthoff“ var et stærkt nyt Skib, rigget som tremastet Skonnert, 184 Tons drægtig; Maskinen, der havde 25 Hestes Kraft, kunde drive Skibet frem med 4 til 5 Mils Fart; Kul havde for 50 Dages Gang og desuden 50 Tons til Kaminer og Kabys, samt 2000 Pund Petroleum til Lamper og Brændsel under Slæderejser. Til disse fandtes 8 Hunde. Besætningen bestod af Linjeskibsløjtnant Weyprecht, Chef for Expeditionen, saa længe denne var paa Søen, Overløjtnant Payer, Chef for alle Landexpeditioner, Skibsløjtnant Brosch, Skibsfændrik Orel, Lægen Dr. Kepes, Maskinist Krisch og 17 Mand, hvoriblandt to Tyrolerjægere. I Tromsø kom desuden, som oven for nævnt, Kaptajn Carlsen om Bord som Ismester og Harpuner.

Den 13de Juli 1872 forlod Expeditionen Bremerhafen og satte, efter et kort Ophold i Tromsø, Kurs paa Novaja Semlja. Allerede paa 74° n. Bredde mødte de Isen, som det dog lykkedes dem at trænge igjennem, og „Tegetthoff“ stod nu langs Novaja Semlja i det aabne Kystvand. Ved Pankratjef Øen mødte de Grev Wilezek med Fangstjagten „Isbjørn“, og begge Skibene nedlagde nu det ovennævnte Depot paa Barentsz-Øerne. Den 20de Avgust skiltes de ad, og Grev Wilezek naaede efter en besværlig Rejse Norge, medens „Tegetthoff“ stod nord paa. Udsigterne vare ikke lovende; Isen laa tæt ind til Kysten, og de aabne Render bleve færre og færre. Allerede næste Dag maatte Skibet forstøjes ved en Isflage, og faa Timer efter var det fuldstændig omsluttet af Isen, som det aldrig skulde forlade. I Slutningen af Avgust og Begyndelsen af September rasede heftige sydlige Snestorme, hvorefter indtraadte Vindstille, der kun afbrødes af vestlige Vinde med stærkt Snefald; Sneen i Forening med den hurtig faldende Temperatur sammenkittede Drivisen til en stor sammenhængende Flage, midt i hvilken Skibet laa. Hele Ismassen drev langsomt mod Nordøst, og allerede i Midten af Oktober var Novaja Semljas Kyst forsvunden for deres Blikke. Omtrent samtidig indtraadte for første Gang en Ispresning, der hævdede Skibet noget i Vejret; men denne var kun Forløber for de talrige frygtelige Presninger, som fulgte; den skrækkelige Vinter, som de kjække Østrigere tilbragte, er noksom kjendt.

Da Sommeren 1873 endelig kom, vare de norden for den 79de Breddegrad og deres Skib højt hævet op fra Vandet,

midt i et forfærdeligt Kaos af Is. Alle Forsøg paa at slippe fri vare frugtesløse, men som en Løn for alle de Lidelser, de saa kjækt havde udholdt, fik de den 30te Avgust Land i Sigte i Nord. Hvor stor var ikke deres Glæde, da Skibet endelig i Begyndelsen af November drev tæt ind under Kysten og frøs fast i Landisen (79° 51' n. Bredde, 58° 56' ø. Længde), saa at det blev dem muligt at betrede det nye Land, der kun laa i 3 à 4 engelske Mils Afstand. Imidlertid var Polarnatten brudt ind, saa at al Udforskning i større Maalestok maatte opsættes til næste Foraar. Da de denne Vinter undgik Ispresningerne, kunde de videnskabelige Observationer foretages med større Sikkerhed. Blandt disse skal særlig nævnes de magnetiske Observationer, der under Weyprechts Ledelse dreves med den største Iver og Udholdenhed, og som senere ved hans kyndige Bearbejdelse have givet udmærkede Resultater. Ved Foraarets Komme blev det besluttet, at man efter en Undersøgelse af det nye Land, der fik Navn efter Kejser Franz Joseph, skulde tiltræde Tilbagereisen til Evropa med Slæder og Baade. Efter en kortere Rekognosceringsrejse, den 10de til 15de Marts, forlod Payer, ledsaget af Orel, de to Tyrolere, tre Matroser og tre Hunde, den 26de Marts „Tegetthoff“ med en stor Slæde og en lille Hundeslæde, for at tiltræde sin lange Rejse op ad Austria-Sundet, som han paa Rekognosceringsrejsen havde set strakte sig mod Nord. Expeditionen var provianteret for 4 Uger.

Efter en yderst anstrengende Vandring op ad Austria-Sundet naaede de den 9de April Hohenlohe-Øen (81° 37' n. Bredde), hvor Payer, da han af mægtige „Torosser“ (saaledes kaldes Bjerge af opskruet Flagis) forhindredes i at trænge op ad Rawlinson-Sundet, besluttede at lade de fleste af disse Ledsagere blive tilbage. Selv vilde han, fulgt af Orel, Tyroleren Klotz og Matrosen Zaninovich, med Hundeslæden forsøge ved nogle forcerede Dagsmarcher tværs over Kronprins Rudolfs Land at trænge videre mod Nord. Klotz maatte dog allerede paa Rejsens første Dag sendes tilbage til Hohenlohe-Øen paa Grund af Betændelse i den ene Fod; de tre andre besteg Middendorff-Jøkelen paa Sydsiden af Kronprins Rudolfs Land; men allerede efter et Par Timers Vandring paa denne styrtede Zaninovich, Slæden og Hundene pludselig ned i en Jøkelrevne, og kun ved Payers beundringsværdige Aandsnærværelse og Anstrængelser bleve alle reddede, og Vandringen fortsattes langs Kysten. Den 12te April naaede de Kap Fligely paa 82° 5' n. Bredde, hvor de fandt en stor Aabning i Isen; da det kun ved Hjælp af en Baad havde været muligt at trænge nogle faa Mile længere frem mod Nord, besluttede Payer her at vende om, og næste Dag var hele Slæde-

partiet samlet ved Hohenlohe-Øen. Tilbagereisen til Skibet var endnu mere anstrængende end Udrejsen, og først den 24de April naaede de, udmattede, men dog alle raske, tilbage til Skibet. Fra den 29de April til den 3dje Maj foretog den utrættelige Payer, ledsaget af Brosch og Tyroleren Haller, endnu en Udflugt for at undersøge Kysten vester paa; men nu tvang den fremrykkede Aarstid dem til at opgive al videre Undersøgelse af Landet, for at forberede sig til den besværlige og farefulde Hjemrejse. Med udmærket Omhu havde Weyprecht, kraftig understøttet af Dr. Kepcs, sørget for Mandskabets Helbred; de faa Skjørbugstilfælde vare alle heldig blevene overvundne, og Expeditionen havde trods de overordentlig uheldige Omstændigheder, hvorunder den havde virket, kun ét Dødsfald, nemlig Maskinist Krisch, som 16de Marts 1874 døde af Tæring. Efter at de Folk, der havde været paa Slæderejserne, havde gjenvundet deres Kræfter, forlod Expeditionen den 20de Maj „Tegethoff“, paa hvis Top det østrig-ungarske Flag blev naglet fast. De medtog kun de allernødvendigste Sager, samt Ammunition og Proviant for 3 til 4 Maaneder, læsset paa 4 Baade, hvoraf de to største vare norske, 20 Fod lange Fangstbaade; til hver Baad hørte en Slæde, saaledes at den samlede Vægt beløb sig til 90 Centner. Gjennem den dybe Sne var det ofte nødvendigt at tilbagelægge samme Vej otte Gange, da hele Mandskabet maatte bruges for at skaffe hver Baad frem; snart mødte de ogsaa Revner og Vaager i Isen, og megen Tid gik med til den ofte gjentagne Losning og Ladning af Baadene. Dertil kom, at de vedholdende sydlige Vinde drev Isen nord paa, saaledes at de efter to Maaneders ubørte Anstregelser kun vare komne 8 engelske Mil fra „Tegethoff“, og det saa næsten ud til, at de skulde blive tvungne til at tilbringe endnu en Vinter om Bord i Skibet; men da indtraadte i den sidste Halvdel af Juli Maaned nordlige Vinde, der spredte Isen, og nu gik det rask Syd paa, saa at de den 14de August naaede den sydligste Isrand paa 77° 49' n. Bredde. De vilde rimeligvis have været fortabte, hvis Isgrænsen 1874 havde ligget ligesaa sydligt som i Aaret 1872. Kursen sattes derefter paa Novaja Semlja, som de fik i Sigte om Morgenen den 16de August. Følgende Kysten syd paa, naaede de den 24de August Kap Britwin, hvor de bleve optagne af en russisk Fisker, der bragte dem til Vardø.

Den østrig-ungarske Expedition naaede ikke sit Maal, at komme til Nordøstpassagen, men dens Resultat var ikke mindre, end om dette var sket; den opdagede et Land, hvis Tilværelse man vel havde anet, men som Isforholdene afstænge saaledes fra de sydligere Egne, at det er tvivlsomt, om noget Skib kan naa det paa anden Vis, end „Tegethoff“ gjorde det. Ved denne Opdagelse have

flere vigtige hydrografiske Spørgsmaal fundet deres Løsning, og Østrig-Ungarn kan med Stolthed se tilbage paa sin første Expedition til Polaregnene.

For Fuldstændigheds Skyld skal ogsaa „Vegas“ Rejse kortelig omtales. Efter i et Par Dage at have ligget for Storm ved Maasø, forlod Expeditionen den 25de Juli 1878 denne Havn og fik efter en stormfuld Rejse Gaaselandet paa Novaja Semlja i Sigte den 28de Juli, stod derpaa syd efter langs Landet og ankrede den 30te i Jugor Schar uden at have mødt nogen Is. Her ventedes „Vega“ af Dampskibet „Fraser“ og Barkskibet „Express“, der begge vare bestemte til Jakuvieva ved Jenisej. Dagen efter kom Dampskibet „Lena“, der samtidig med „Vega“ havde forladt Maasø, men i Stormen var blevet skilt fra det; dette Skib skulde nemlig ledsage „Vega“ til Lenas Munding for derfra at afgaa til sin fremtidige Hjemstavn Jakutsk. Den 1ste August forlod alle fire Skibe Jugor Schar, og efter at have gjenembrudt et Par ubetydelige Isbaand paa NV.-Siden af Hvide-Øen, kom de tre den 6te August til Dicksons Havn. „Lena“, der havde aflagt et Besøg i Malygin-Sundet (mellem Hvide-Øen og Jalmal), kom først næste Dag. Efter at saa vel „Vega“ som „Lena“ havde kompletteret deres Kulforraad fra „Express“, forlode de den 10de August Dicksons Havn, hvorfra „Fraser“ og „Express“ allerede Dagen forud vare afgaaede til Jakuvieva. Følgende Landet i nogle Miles Afstand naaede „Vega“ og „Lena“ den 13de August Taimyrøen; men her havde saa meget Is samlet sig, at de efter et Døgns Drift med denne maatte søge ind i Taimyrsundet og ankrede i Actiniahavnen, en lille Bugt paa Øens Sydvestkyst. Først den 18de kunde Rejsen fortsættes, og allerede Kl. 2 Formiddag den 19de fik Expeditionen Tjeljuskin-Landet i Sigte. Paa Nordsiden af dette fandtes en bred aaben Rende, hvori Skibene trængte ind, og Kl. 6¹/₂ Efterm. den 19de ankrede i en lille Bugt tæt vesten for den gamle Verdens nordligste Punkt. Allerede næste Dag fortsattes Rejsen, i Begyndelsen i isfrit Vand; men da det var Nordenskiølds Ønske at undersøge Havet saa langt som muligt øster ud fra Kap Tjeljuskin, forlod Skibene snart Kysten og dermed det isfri Vand. Efter en Dags Drift i Isen maatte Kursen atter sættes paa Kysten, ved hvilken der fandtes en bred aaben Rende. I denne fulgtes Taimyrhalvøens østlige Kyst, og den 24de aflagdes et kort Besøg paa Preobatschenin-Øen. Da Expeditionen den 27de August om Aftenen var ud for Lenas Munding, vare Forholdene saa gunstige, at Besøget der blev opgivet; Dampskibet „Lena“ fik Posten om Bord og skiltes fra „Vega“, der satte Kurs paa Liaghoffs Ø.

Her haabede Nordenskiöld at kunne lande, men blev forhindret deri ved grundt Vand, Is og Taage, hvorfor Rejsen fortsattes, og den 30te Avgust om Aftenen passeredes det berygtede Sviatoj Nos, hvor den aabne Rende langs Kysten heller ikke manglede. I to Dage sejlede „Vega“ nu rask øster efter i næsten isfrit Vand; men ved Bjørnøerne laa Isen tæt, og efter et forgjæves Forsøg paa at gaa ret øster i fra dem, sattes Kursen mod Syd. Efter en majsommelig Dag naaedes den 4de September det aabne Kystvand, som Kolyma dannede ved Foden af de mægtige Baranov-Bjerge. Men fra nu af manglede de store mægtige Floder, saa det gik kun yderst langsomt frem ad; i nogle Timer gik „Vega“ vel i isfrit Vand saa vel ved Kap Schelag-skoi den 6te som ved Kap Jakan den 17de; men til andre Tider forhindrede Isen i flere Dage ethvert Fremskridt. Ved Ter-Kajpij maatte saaledes gjøres et Ophold paa 6 Dage; en lignende Tid tilbragtes i Isen ud for Kap Vankarema, og først den 26de September naaedes Kolintschin-Bugten, der næste Dag passeredes. Det var dog det sidste Fremskridt for dette Aar, thi den 28de September frøs „Vega“ inde paa 67° 7' n. Bredde og 173° 24' v. Længde, hvor Vinteren tilbragtes.

Først den 18de Juli 1879 brød Isen op, og to Dage senere passerede „Vega“ Beringsstrædet. Samme Aften ankrede i Mundingen af St. Lawrence-Bugten, hvis inderste Del endnu var spærret af Is. Den 22de—26de Juli tilbragtes i Port Clarence og den 28de—30de i Konyan Bay i Seniavine-Sundet, i hvis sydlige Del Isen ogsaa laa endnu. Den 31te Juli—2den Avgust anløb „Vega“ St. Lawrence-Øens NV.-Pynt, og efter en temmelig langsom Rejse over Beringshavet, som Følge af de ustadige Vindforhold, naaedes Beringsøen den 14de Avgust. Efter at et fem Dages Ophold her, sattes Kursen paa Japan, og da „Vega“ den 2den September løb ind til Jokahama, var Nordøstpassagen endelig fuldført. Den Opgave, som Hudson, Parry, Franklin og saa mange andre havde kæmpet for, var nu løst, da et Skib ad Nordøstpassagen havde naact de rige Lande paa det stille Oceans Kyster. Selv om denne nye Vej til Østasien ikke vil blive benyttet i sin Helhed, er der vist ingen Tvivl om, at den delvis vil være af stor Betydning, og at Sibiriens Rigdomme i en ikke fjærn Fremtid ad de store Floder og gennem Dele af Ishavet ville strømme til Verdensmarkedet.

Mindre Meddelelser.

Mangotræets Udbredelse paa Jamaica *) er et af de mærkeligste Exempler paa en fremmed Plantes Indvandring og den derved fremkaldte Udryddelse af dens nye Hjemstavn Plantevæxt. I Aaret 1782 tog Admiral Rodney en fransk Prise, der kom fra Bourbon og var bestemt til San Domingo; iblandt andet medførte den til den sidstnævnte Øs botaniske Have en Del Kaneltræer og Mangoplanter. Admiralen overlod Planterne til den botaniske Have paa Jamaica. Kaneltræerne bleve omhyggelig plejede, men deres Dyrkning var forbunden med store Vanskeligheder. Mangotræet derimod, som man slet ikke tog sig af, blev i Løbet af elleve Aar ligesaa almindeligt som Orangetræet og udbredte sig over Dale og Bjerge ligefra Kysten til en Højde af 5000 Fod over Havet. Da Slaveriet senere hørte op, bleve mange Landstrækninger overlodte til sig selv, og da Mangotræets Frugt er en Indlingsspise for Negrene, førtes Frø af det omkring i Landet, saa at der snart voxede Mangotræer op langs alle Veje og omkring alle Plantager. Derfor ere nu mange Tusende Tdr. Land overvoxede med Mangotræer, som bidrage til at forbedre de tidligere tørre og ufrugtbare Distrikters Vejrlag, i det de afgive Fugtighed og Skygge og holde det tidligere hurtigt forsvindende Nedslag tilbage.

Desuden afgiver den henved to Pund svære, velsmagende Frugt flere Maaneder om Aaret Føde for Negre og Heste.

*) Popular science monthly. 1879.

A. Feddersen.

Gravstaden Urgub *) i Kappadocien, et lilleasiatisk Landskab, som dels udgjør en Del af det nuværende Pasjalik Siva og dels af Karamanien, ligger i en af stejle Bjerge omgiven Dal; den er enestaaende i hele Verden. Dalen synes at mangle Vand og Plantevæxt, og Bjærgsiderne, som omgive den, bestaa af Pimpsten. Allerede i sædgammel Tid blev denne Dal valgt til Gravplads, og i Tidernes Løb har man snart indrettet nye Grave, snart taget gamle i Brug. Overalt i Dalen hæver der sig isolerede, snehvide Pimpstens-kegler, som mangan Gang staa hverandre saa nær som Træer i en Skov eller som ere adskilte i Grupper ved næsten regelrette Gader. Der er i det hele flere Tusende saadanne Kegler, af hvilke nogle ere temmelig høje. Man har udhulet disse Kegler til Gravkamre og endog afdelt dem i flere Stokværk, som indbyrdes ere forbundne ved Hjælp af Trappegange.

*) L'illustration européenne 1879.

Ed. E.