

700

600

500

400

Nutzungsbedingungen

300



Dieses Werk ist lizenziert unter einer [Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Terms of use

200



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

100

100

200

300

400

500

Digizeitschriften e.V.
SUB Göttingen
Platz der Göttinger Sieben 1
37073 Göttingen

info@digizeitschriften.de

Kontakt/Contact

Digizeitschriften e.V.
SUB Göttingen
Platz der Göttinger Sieben 1
37073 Göttingen

✉ info@digizeitschriften.de

XVIII.

Geschichte der Entdeckungsreisen und Schifffahrten zur Magellan's-Strasse und zu den ihr benachbarten Ländern und Meeren

bis zur Feststellung der Insularität des Staatenlandes
und der Existenz eines weithin freien Meeres im
Süden des Caps Hoorn.

Von J. G. Kohl.

(Hierzu 4 Karten, Tafel VIII—XI.)

(Schluss.)

3) Flores de Valdes und Sarmiento (1581—1590).

In dem Jahre (1580), in welchem Sarmiento nach Spanien zurückkehrte, schickte sich Philipp II. eben an, so zu sagen, die ganze Welt für sich dahin zu nehmen. Nach dem Untergange des Königs Sebastian von Portugal und nach dem Tode seines nur kurze Zeit regierenden Nachfolgers, des Cardinals Heinrich, liess Philipp eine Armee unter Alba in Portugal einrücken, um seine Ansprüche auf dieses Königreich geltend zu machen. Er ergriff Besitz davon und auch von allen Portugiesischen Colonien und Reichen in Amerika, Afrika und Asien. Die Spanische Herrschaft und Macht, die jetzt den Zenith ihrer Höhe erreichte, ging rund um den Globus herum. Das grosse Pacifiche Weltmeer schien wirklich zu einem Mare clausum für die Spanier werden zu sollen. Wiederholte Weltumseglungen mussten nun, so schien es, in Spanien etwas Gewöhnliches werden, und die Magellan's-Strasse, neben dem Wege um's Cap der Guten Hoffnung das zweite Hauptthor, durch das man von der östlichen zur westlichen Erdhälfte gelangen konnte, musste wohl in den Augen des weltbeherrschenden Königs von Spanien wieder eine erhöhte Wichtigkeit gewinnen.

Philipp II. war daher sehr geneigt, auf die Vorschläge des Sarmiento einzugehen, die sich auf eine militärische Besetzung,

Besiedlung und Befestigung der Magellan's-Strasse, dieses Hauptgliedes der Kette, mit welcher Spanien den Globus umschlingen wollte, bezogen. Er liess eine so grosse Kriegsflotte ausrüsten, wie sie bisher vielleicht noch keinem zur Neuen Welt ausgehenden Eroberer oder Entdecker gegeben war. Sie bestand aus 23 Schiffen und 3500 Leuten, Matrosen, Kriegern, Colonisten und ausserdem noch 500 Soldaten, die nach Chile übergeführt werden sollten.

Eine so grosse Flotte mit so vielen Menschen zu einer Colonien-Stiftung in so rauhe Gegenden und in so unvollkommenen Fahrzeugen, wie sie zu jener Zeit noch existirten, zu führen, war ein kühnes und gewagtes Unternehmen. Es wäre vielleicht noch heutigen Tages schwierig. Der Erfolg bewies, dass es damals viel zu kühn war, und dass es besser gewesen wäre, wenn Philipp II. den Vorstellungen seines vorsichtigen Generals Alba, der davon abrieth*), als den Vorschlägen des zwar rührigen und geistvollen aber wie es scheint etwas sanguinischen Sarmiento sein Ohr geliehen hätte. Aber Spanien sollte in jenen achtziger Jahren des 16. Jahrhunderts gerade auf der Höhe seiner Macht zwei gewaltige Unternehmungen scheitern sehen, erstlich die zahlreichste Flotte, welche bisher zur Neuen Welt ausgelaufen war, und dann bald nachher auch die grösste Flotte, die Spanien überhaupt je ausgerüstet hat, jene stolze „Armada“, welche die Nordischen Gewässer Europa's rings umher mit Schiffstrümmern und Leichnamen erfüllte.

Die für Süd-Amerika und die Magellan's-Strasse bestimmte Expedition stellte König Philipp unter das Ober-Commando des Diego Flores de Valdes als „Capitan general de la Armada“. Sarmiento wurde demselben beigegeben als „Capitan general del Estrecho de Magellanes y Gobernador de lo, que en el se poblase.“ (General-Capitän der Magellan's-Strasse und der dort beabsichtigten Colonie).

Valdes und Sarmiento segelten zu einer der Schiffahrt sehr ungünstigen Jahreszeit zur Zeit der Aequinoctial-Stürme (September 1581) aus und von dem ersten Tage an war ihre Fahrt eine unheilvolle. Sie bezeichneten, so zu sagen, die ganze Linie ihrer Reiseroute mit Unfällen und Schiffbrüchen. Schon in den Gewässern zwischen Afrika und Spanien verschlangen die Winde und Wellen sieben von ihren Schiffen mit 800 Leuten**) und

*) Alba soll damals den für die wilde Magellan's-Strasse charakteristischen Ausspruch gethan haben, dass ein dahin bestimmtes Schiff nichts besseres mitnehmen könne als eine volle Ladung von Kabeltauen und Reserve-Ankern. S. Burney Coll., Vol. II. pag. 45.

**) Relacion del ultimo viage. p. 233.

nöthigten die Flotte zur Rückkehr nach Cadix. Abermals ausge-
laufen, verlor sie auf dem Atlantischen Oceane fast 200 Personen
durch Krankheit. Auch an der Küste Brasiliens, im Hafen von
Rio Janeiro, am La Plata, wo er die für Chile bestimmten Sol-
daten mit ihrem Gouverneur aussetzte, um sie von da zu Lande
weiter marschiren zu lassen, überall verlor Valdes, dem die
Spanischen Schriftsteller wohl mit Recht grosse Ungeschicklichkeit
vorwerfen, Schiffe und Mannschaften. Auch wurde er unterwegs
von Französischen und Englischen Freibeutern umschwärmt und
zuweilen angegriffen.

Ueber dies Alles kam er spät und in ungünstiger Jahreszeit
(im März 1583) zu Anfang des dortigen Winters bei der Ma-
gellan's-Strasse an. Er fand zwar ihren Eingang, versuchte die
Einfahrt, flüchtete aber vor einem conträren Sturm wieder auf's
Meer hinaus und beeilte sich, ohne auf die Vorstellungen des
längst mit ihm entzweiten Sarmiento zu achten, mit dem Reste
seiner Schiffe den nördlichen Hafen von Rio Janeiro wieder zu
gewinnen. Hier fand er einige Schiffe, die ihm zur Aushülfe von
Spanien nachgeschickt waren. Er legte daselbst zunächst einen
Theil seiner Flotte vor Anker und beschäftigte die andere Hälfte
mit der Jagd auf Englische und Französische Freibeuter. Die
ersteren verfolgte er vergebens. Den letzteren zerstörte er einige
Fahrzeuge und ein Fort, das sie bei Paraiba gebaut hatten, und
nachdem er diese dürftigen Lorbeeren errungen hatte, kehrte er
nach Spanien heim.

Sein in Rio Janeiro zurückbleibender Vice - Admiral und
Flotten-Präpekt Ribera und der designirte Gouverneur des Ma-
gellan's-Landes Sarmiento gingen mit einem Reste von fünf
Schiffen und mit 530 noch übrig gebliebenen Leuten am 2. De-
cember 1583 zu ihrer Bestimmung ab. Zwar erreichten sie die
Strasse glücklich, drangen hinein, setzten einige hundert Soldaten
und Colonisten, darunter auch 30 Frauen an's Land, wurden aber
dann von einem Sturme gleich wieder vom Anker und zur Strasse
hinausgetrieben. Vier Mal fuhren sie heran, die Strasse zu nehmen
und eben so oft jagten die Winde sie wieder auf's Meer hinaus,
ein Mal bis zum 49.° S. Br. hinauf. Um den an's Land ausge-
setzten und dort Noth leidenden Leuten Vorräthe zuzuführen,
wusste man kein anderes Auskunftsmittel als eins der Transport-
schiffe mit Allem, was es enthielt, am Ufer auf den Strand laufen
zu lassen und es so den Colonisten in die Hände zu spielen.

Eines so anstrengenden Kampfes mit den Elementen über-
drüssig, segelte darauf der Flotten-Präpekt Ribera, ohne seinen
Collegen Sarmiento zu benachrichtigen, mit vier noch seetüchtigen
Schiffen ebenfalls wie schon früher sein Chef Valdes nach Spanien

zurück. Der ausdauernde Sarmiento mit seinem Schiffe „Maria“ kam endlich in die Strasse hinein.

Er war mit den Seinen auf acht Monate verproviantirt und begann nun das beabsichtigte Werk der Besiedlung und Befestigung des grossen Weltthores. Zuerst baute er nicht weit vom östlichen Eingange der Strasse ein Fort, das er „Nombre de Jesus“ (Name Jesus) nannte, und in das er 50 Mann Besatzung legte. Von da marschirte er, die Gegend recognoscirend, unter unsäglichen Drangsalen und Kämpfen mit den Patagoniern, an denen auch auf beiden Seiten die Spanischen und Patagonischen Hunde Theil nahmen, zum Centrum der Strasse, zu jener Localität hinaus, die er auf seiner früheren Fahrt als für eine Festung so äusserst geeignet erkannt zu haben glaubte. Das einzige Schiff, das ihm noch geblieben war, die „Maria“, kam dort zur Freude seines Mangel leidenden Häufleins auch bald an. Hier, etwas nordostwärts von unserm heutigen Cap Froward, in jenem Hafen, den er auf seiner früheren Reise „Bahia de la gente“ (Bai des Volks) genannt hatte, legte er eine zweite Anpflanzung an, die er zu Ehren seines Königs „Ciudad del Rey Felipe“ (Philipps-Stadt) nannte und mit der noch vorhandenen Kriegsmunition und Artillerie versah, „um alle Ungläubigen und nördlichen Völker von der Magellan's-Strasse fern zu halten.“ Es ist die kälteste Zone, bis zu welcher die Spanier mit Städtebau vorgedrungen sind und die südlichste Ansiedlung, welche von Europäern in Amerika versucht worden ist.

Kaum hatten die Bürger von „Philippopolis“ ihre Blockhäuser vollendet, als der südliche Winter (Mai 1584) sie überraschte und die junge Pflanzung unter tiefem Schnee begrub. Sarmiento sah ein, dass sehr bald Succurs und frische Lebensmittel nöthig sein würden. Diese möglichst schnell zu beschaffen, segelte er daher mit seiner „Maria“ nach Rio Janeiro, wo er eine kleine Partie Mehl und Lebensmittel erlangte, die er sogleich in einer Barke zur Magellan's-Strasse abgehen liess. In der Absicht, noch mehr Lebensmittel zusammenzubringen, ging er von da nach Pernambuco. Doch traf ihn an der Brasilianischen Küste eine Reihe unerhörter Unglücksfälle. In einem Sturm verlor er sein einziges Schiff die „Maria“. Er selbst rettete sich auf Schiffstrümmern an's Ufer, arbeitete sich nach Bahia durch, wo ihm die Spanischen Behörden ein neues gut bemanntes und wohl verproviantirtes Fahrzeug verschafften. Er machte sich wieder auf den Weg zur Magellan's-Strasse, um den Seinigen Hülfe zu bringen. Doch nöthigte ihn unter dem 39° S. Br. ein wüthender Sturm, „bei dem Himmel und Erde und alle Elemente nur ein einziges wirres Knäuel zu bilden schienen,“ zur Erleichterung seines Schiffes den grössten Theil

seiner Vorräthe über Bord zu werfen. Er musste abermals nach Rio Janeiro zurücksegeln, wo er seine Mehlbarke, welche die Magellan's-Strasse ebenfalls nicht hatte erreichen können, schon vorfand. Nach Ausbesserung und Verproviantirung seines Schiffes lief er von dort zum dritten Male aus, um zunächst nach Spanien zu gehen, fiel aber dann drei Englischen Schiffen, denen er keinen Widerstand zu leisten vermochte, in die Hände. Der Commandant derselben nahm ihn mit sich nach England*).

In England traf Sarmiento, der auf die besagte Weise sich wenigstens das Lob eines höchst energischen und ausdauernden Mannes sicherte, mit seinem Gegner und Rivalen Drake zusammen und hatte mit ihm, so wie mit der Königin Elisabeth, welcher man ihn vorstellte, eine in Lateinischer Sprache geführte Unterredung, „die für ihn sehr lehrreich war, und die er später noch für grössere zum Ruhme seines Vaterlandes geplante Dinge zu benutzen gedachte“**). Aber er sollte nicht viel Grosses mehr ausführen. Die Königin Elisabeth entliess ihn zwar mit einem Geschenke von 1000 Escudos aus der Gefangenschaft. Als er aber über Frankreich nach Spanien reisen wollte, fiel er in der Grafschaft Béarne, wo damals Katholiken und Hugenotten mit einander in Streit lagen, einem Capitän des Vicomte von Béarne in die Hände und wanderte dann noch von einer Gefangenschaft in die andere. Endlich im Jahre 1590 löste ihn sein König Philipp II. mit 6000 Ducaten und 4 Pferden aus. „Gealtert, gebrochen, grauhaarig und zahnlos“ ging Sarmiento aus der letzten Gefangenschaft hervor und kam nach Spanien. Darnach brachte er einige Zeit mit der ausführlichen Abfassung seiner vortrefflichen, aber lange in den Spanischen Archiven vergrabenen Reiseberichte im Escorial zu und unternahm dann noch eine Seereise zu den Philippinen. Von dieser schrieb er im Jahre 1592 noch ein Mal an seinen König, und dieser Brief enthält die letzten Nachrichten, welche wir von dem für die Magellan's-Strasse so denkwürdigen Manne besitzen***).

Sarmiento's Colonisten in „Philippopolis“ und in „Nombre de Jesus“ hatten unterdessen noch schrecklichere Drangsale als er selbst zu bestehen gehabt und ein sehr tragisches Ende gefunden. Sie fingen bald nach Sarmiento's Abfahrt an die bitterste Noth zu leiden. Hunger und Krankheit rafften viele von ihnen hin.

*) S. über dies Alles: Laët, *Novus Orbis*, p. 513. *Relacion del ultimo viage* pag. 239sq. Nach „*Relacion del ultimo viage*“ soll der Englische Capitän, der den Sarmiento nach England brachte, Whiddon geheissen haben. Andere sagen, es sei der berühmte Raleigh selber gewesen.

**) Argensola, *Conquista de las islas Malucas*, Madrid 1609 pag. 136.

***) S. hierüber: Navarrete, *Opusc.* Tomo I. pag. 247.

Von den Europäischen Pflanzen und Sämereien, welche sie säeten, gediehen keine. Beim Fischfange und auf den Jagden, die sie zu ihrem Unterhalte anstellten, wurden viele von wilden Thieren und von den eben so wilden Patagoniern getödtet. Die Mehrzahl der Einwohner der Philippstadt wanderte unter der Anführung des Andres de Viedma, der nach Sarmiento's Abreise den Oberbefehl übernommen hatte, aus der Mitte der Strasse an's östliche Ende derselben zum Fort Nombre de Jesus zurück, um in der Nähe zu sein, wenn etwa ein rettendes Schiff erscheinen sollte. Sie selbst besaßen nach der Abfahrt der „Maria“ Sarmiento's kein Fahrzeug mehr. Der Versuch, zwei kleine Barken zu bauen, schlug auch fehl. Nach zwei überstandenen Wintern war von den 400 zur Strasse gebrachten Colonisten nur noch eine sehr geringe Anzahl von Männern und Frauen am Leben. Eine Partie von diesen fasste nun den verzweifelten Entschluss, nordwärts zu Lande durch die ganze Länge Patagoniens zum Rio de la Plata zu marschiren. Sie machten sich auf. Aber keiner von ihnen kam am Ziele an und man hat nie erfahren, wie sie geendigt haben. Sie sind in der Wüste Patagoniens verschollen und umgekommen *).

Eine andere Partie von circa 20 Personen, die sich nicht entschliessen konnten, den Zug in's Innere mitzumachen, blieb an der Magellan's-Strasse zurück. Einen von diesen, einen Mann Namens Thomé Fernandez, nahm einige Jahre später (1587) der Englische Weltumsegler Cavendish, als er die Magellan's-Strasse und die Trümmer der dortigen Spanischen Colonien besuchte, an Bord und führte ihn mit sich nach Peru, wo derselbe ihm aber entschlüpfte **). — Noch einen Anderen nahm schliesslich der Englische Capitän Mericke, der im Jahre 1589 mit Chidley zur Magellan's-Strasse segelte, auf und führte ihn mit sich. Dieser allerletzte der Spanier, die Sarmiento ihren vaterländischen Laren entrissen und in jene rauhen Gegenden verpflanzt hatte, starb aber während der Seereise.

4) Fenton (1582).

Wenige Unternehmungen der Spanier in der Neuen Welt sind so vollständig gescheitert, wie der Plan des Königs Philipp, das wichtige Wasserthor im Süden zur Besieglung seiner Weltherrschaft

*) So erzählen wenigstens einige Spanische Autoren.

***) Der damalige Vicekönig von Peru, Francisco de Borja, liess den Thomé Fernandez über sein und seiner Genossen Schicksal examiniren. Die nicht bedeutenden Resultate dieses Examens sind ausführlich in dem Anhang zu dem Buche „Viage al Estrecho de Magellanes por Pedro Sarmiento“ mitgetheilt.

allen nördlichen Völkern zu verschliessen. Die Spanier mussten nun jene rauhen Gegenden den nördlichen Völkern für längere Zeit ganz überlassen. Die Engländer und bald darauf auch die Holländer schwärmten heran und setzten am Ende des 16. und im Anfange des 17. Jahrhunderts die alte Spanische Entdecker-Arbeit an der Südspitze Amerika's fort. Die Engländer sandten in den achtziger Jahren des 16. Jahrhunderts eine ganze Reihe von kleinen Flotten aus, welche fast alle das Feld, auf dem Drake so reiche Erndten gehalten hatte (die Südsee), zum Ziele hatten und die meistens zunächst auf den dahin führenden Weg, die Magellan's-Strasse, gerichtet waren.

Die erste dieser Expeditionen wurde von den „*Lords of the Council*“ unter das Commando von Edward Fenton, einem Seefahrer, der schon Frobisher bei seinem Versuche, Amerika im Norden zu umsegeln, begleitet und sich dabei ausgezeichnet hatte, gestellt. Schon bald nach Drake's Rückkehr im April des Jahres 1582 lief Fenton mit vier kleinen Schiffen aus und folgte der Route Drake's zu den Küsten Brasiliens. Doch kam er gar nicht bis zur Magellan's-Strasse hinab. Er war gleichzeitig mit jener grossen Spanischen Flotte unter Valdes und Sarmiento in See und er fürchtete wohl in der Magellan's-Strasse auf eine überlegene Spanische Kriegsmacht zu stossen. Er begnügte sich damit, im Atlantischen Ocean zu kreuzen, machte hier Jagd auf Spanische Schiffe und wurde seinerseits wieder von den Spaniern gejagt. Binnen Jahresfrist und nach allerlei Abenteuern und Gefahren kehrte er mit einiger Beute nach England zurück*). Für die Magellan's-Strasse so wie überhaupt für geographische Entdeckung war seine Unternehmung ohne Erfolg. Doch erntete er später (1588) als Anführer eines Kriegsschiffes noch grossen Ruhm in den Seeschlachten der Engländer gegen die grosse Spanische Armada.

5) Withrington (1586).

Eine der Fenton's ähnliche Expedition war die, welche einige Jahre später auf Veranlassung des Earls von Cumberland zur Südsee unternommen wurde. Wie in Spanien, so war es auch in England längst gewöhnlich, dass reiche Privatpersonen auf ihre eigenen Kosten Schiffe rüsteten und sie auf Entdeckungen und Gewinn verheissende Schifffahrten aussandten. Der damalige Earl von Cumberland (Lord George Clifford) hatte diess schon mehrere Male gethan und im Jahre 1586 veranlasste ihn das Andenken

*) S. den Bericht über Fenton's Reise von seinem „*Vice-Admiral*“ Luke Ward geschrieben bei: Hakluyt. Tom. III. pag. 754 ff.

an Drake's glückliche Unternehmungen seine Aufmerksamkeit auch auf die Südsee zu richten. Er liess zwei Schiffe, den „Rothen Drachen“ und die „Bark Clifford“ mit der nöthigen Mannschaft und Munition versehen und übergab sie dem Commando des Master Robert Withrington. Die Instructionen, die der Earl seinen Leuten vor ihrer Abreise „in seiner Geheimen Kammer“ gab, lauteten dahin, dass sie auf alle Weise zur Südsee vorzudringen trachten und nicht von der Richtung dahin abweichen sollten, es sei denn, dass sie unterwegs „irgend einem so guten Glücke begegneten, dass dadurch ein reiner Ertrag von 6000 Pfund Sterling gesichert würde“*). Die beiden Schiffe des Earls von Cumberland, dem sich noch zwei andere dem Sir Walter Raleigh gehörende Schiffe anschlossen, verliessen England im Juni 1586.

Von der Afrikanischen Küste bei Sierra Leone, wo sie im Vorüberfahren an's Land gingen und „eine hübsche bewundernswürdig nette und reinlich gehaltene Negerstadt“ anzündeten, verbrannten und plünderten, richteten sie ihren Lauf direct zu den südlichen Partien Amerika's und erreichten dieselbe beim Rio de la Plata. Hier nahmen sie einige Portugiesische Schiffe weg und gingen dann in der Richtung auf die Magellan's-Strasse bis zum 42. Grade S. Br. vor. Da ihnen aber hier die kalten Südwinde mit Regen, Sturm und Wellenschlag so unangenehm entgegenbliesen, die gefangenen Portugiesen ihnen aber viel Schönes und Verlockendes von der Stadt Bahia in Brasilien, von ihrem herrlichen Klima, von ihren Reichthümern und vertheidigungslosen Zustände erzählten, so hielt Withrington mit seinen Offizieren darüber einen Rath, in welchem einer derselben sich dahin aussprach: dass Bahia für die Gesundheit der Leute und die Sicherheit der Schiffe ein viel besserer Platz sei, als die Magellan's-Strasse und dass sie nach dem, was ihre Portugiesen sagten, wohl nicht zweifeln könnten, dass es ihnen möglich sein würde, die Stadt „mit Gottes Hülfe und durch eigene Anstrengung“ zu nehmen und zu plündern. So könnten sie sich reichlich mit Lebensmitteln versehen und dort auch noch sonst auf manche gute Dinge stossen, „mit denen sie Seine Lordschaft, den Earl von Cumberland, ihren Patron, contentiren und zugleich für sich Credit und Ruhm gewinnen möchten“. Obgleich ein anderer Offizier dagegen vorstellte, dass Seine Lordschaft ihnen in seiner geheimen Kammer ausdrücklich befohlen hätte, unter keiner Bedingung vom Wege zur Südsee abzuweichen, es sei denn, dass sie den Werth von

*) S. den von John Serracoll, „merchant in the voyage“ (dem Handelsmann der Expedition) geschriebenen Bericht über diese Reise in Hakluyt. Tom. III. S. 769 ff.

6000 Pfund sicher in die Hand bekämen, so wurde doch am Ende, nachdem sie noch bis zum 44.^o S. Br. weiter gesegelt und die Winde dort noch immer kälter und widriger geworden waren, der erste Vorschlag beliebt. Sie fuhren nach Bahia, liessen daselbst ihre Trompeten und Trommeln erschallen und nahmen den Portugiesen, obwohl diese von allen Seiten her ihr grosses und kleines Geschütz auf sie richteten, vier Schiffe weg. „Gott, der Verleiher aller Siege, segnete ihre kleine Compagnie und stärkte im Gefechte ihre Gemüther und Arme dermassen, dass sie ihre Beute gegen eine weit überlegene Portugiesische Truppe von beinahe 1000 Bewaffneten behaupteten und noch ein fünftes Schiff dazu nehmen konnten“. — Sie glaubten nun zu haben, was Seine Lordschaft befriedigen könne, machten ihrer Fahrt ein Ende und kehrten nach Jahresfrist (1587) nach England zurück.

Sie hatten zwar wenige oder keine neuen Länder gesehen. Aber unter den von ihnen erbeuteten Gegenständen befand sich doch einer, der so gut wie eine Entdeckung war und jedenfalls den damaligen Geographen sehr interessant sein musste, nämlich die handschriftliche Abhandlung eines Portugiesen Lopez Vaz über die Spanisch-Portugiesischen Besitzungen an der Südsee und in Westindien, in welcher auch manches für die Entdeckungsgeschichte jener Länder neue und wichtige Factum gemeldet wurde*).

6) Cavendish (1586—1588).

Den Schiffen Fenton's und des Earls von Cumberland folgte eine andere und folgenreichere Expedition der Engländer auf dem Fusse nach. Ein wohlhabender Edelmann aus der Grafschaft Suffolk, Master Thomas Cavendish**) von Trimley, der wie die Vorgenannten von der Begierde beseelt war, in Drake's Fusstapfen zu treten, rüstete grösstentheils auf eigene Kosten drei Schiffe aus und stach mit ihnen etwas später als Withrington (Ende Juli 1586) in See.

Wie sein Vorgänger stritt er an der Afrikanischen Küste mit den Negern um frisches Wasser und Mundvorräthe, überrumpelte einige Portugiesische Schiffe und segelte dann nach Brasilien hinüber und zur Küste Patagoniens hinab. Letztere erreichte er zuerst bei jener breiten Halbinsel, welche unter 48^o S. Br. mit hohen Küsten in's Meer hinausragt, und auf deren Ostfront zwischen dem Cabo Blanco und dem Cabo Desuelo er die tief ein-

*) Diese höchst interessante, vortrefflich geschriebene und für die Geschichte der Magellan's-Strasse wichtige Abhandlung hat Hakluyt im III. Theile seines Werkes S. 778 ff. in einer Uebersetzung mitgetheilt.

**) In den alten Reiseberichten gewöhnlich „Candish“ oder auch „Caundish“ geschrieben.

schneidende Bai entdeckte, die bisher noch jeder Patagonische Seefahrer übersehen zu haben scheint, und dem er nach einem seiner Schiffe den Namen „Port Desire“ gab, welchen sie noch heute trägt (auch bei den Spaniern: „puerto deseado“). Cavendish lief in diese interessante Bai, die den andern bereits bekannten Baien des südöstlichen Patagoniens, dem Hafen S. Julian, dem Hafen Santa Cruz etc. sehr ähnlich ist, ein, und verweilte daselbst einen Monat, um seine Schiffe zu kalfatern. Er fand die Bucht, ebenso wie es alle die übrigen an der Küste sind, voll von Pinguinen, vielen andern Vögeln, Seehunden und Seelöwen. Seine Leute tödteten von diesen letzteren viele „und das Fleisch der Jungen schmeckte ihnen so gut wie Kalbfleisch“. Auch machten sie Excursionen in's Innere des Landes und kamen mit den eingebornen Patagoniern zusammen, „die eine Art Riesen sind, und deren Füße sie 18 Zoll lang fanden“*).

Im Januar 1587 umsegelten sie das Cap der Jungfrauen, wo ihnen heftige Stürme aus der Magellan's-Strasse entgegenbliesen. Nachdem sie drei Tage mit ihnen gekämpft hatten, erzwangen sie endlich die Einfahrt und gelangten zu der ersten Enge der Strasse. Hier fand Cavendish einen Rest von circa 23 unglücklichen Spaniern, noch am Leben gebliebene Colonisten Sarmiento's. Er machte ihnen den Vorschlag, sich mit ihm einzuschiffen, er wolle sie nach Peru mitnehmen. Die Spanier zauderten ein wenig, sich den Engländern und Ketzern anzuvertrauen. Darüber erhob sich ein für die Fortsetzung der Fahrt günstiger Wind, und Cavendish segelte westwärts weiter. Nur einen der Spanier, der schon oben von mir erwähnte Thomé Fernandez, der an Bord seiner Schiffe gekommen und geblieben war, führte er mit sich. Bald nachher erreichte er, die zweite Enge der Strasse passierend, die Trümmer von „King Philipp's City“ (die „Ciudad de Don Felipe“). Die Engländer fanden hier keine lebendige Seele mehr, statt dessen viele „Leichname, Männer und Weiber in ihre Kleider eingehüllt und wie Mumien daliegend“. Der ganze Trümmerhaufen war von einem Ende zum andern mit einem wunderbar üblen Geruche erfüllt“. Die Geschütze der Festung waren vergraben. Diese scharften die Engländer hervor und bekamen sie alle. Der Boden bei der Kirche und den Häusern war rings umher mit Muschel-Schalen bestreut, und man konnte daraus entnehmen, dass die armen Bewohner der Stadt zuletzt nur von Muscheln und Schnecken kümmerlich gelebt hatten**).

*) S. den Bericht über des Cavendish Reise, den Master Francis Pretty, a gentleman in the same action (ein Edelmann, der die Reise mitmachte) schrieb, bei Hakluyt, Tom. III. S. 803.

***) Hakluyt I. c. S. 806.

Cavendish gab daher diesem Orte des Elends den Namen „Port Famine“, der von den Spaniern später adoptirt und mit „Puerto del Hambre“ übersetzt wurde*). Diesen hässlichen Namen hat der schöne Hafen auch noch jetzt. Neben ihm erhebt sich ein dickbewaldeter und in die Augen fallender Berggipfel, der noch heutiges Tages zur Erinnerung an König Philipp's Stadt den Namen „Mount San Felipe“ trägt.

Vom Hungerhafen aus umsegelten sie die Südspitze des Amerikanischen Continents, das Cap Froward (das launische Vorgebirge), welcher berühmte Name zuerst in der Reise des Cavendish genannt ist, und wahrscheinlich von ihm ertheilt wurde**). Sie trafen hier eine grosse Anzahl Patagonier, „die freundlich an's Ufer kamen und die fremden Gäste zum Landen einluden“. Cavendish liess aber seine Leute mit ihren Arquebusern auf sie schiessen und viele von ihnen tödten, „weil er ihrer Einladung nicht traute, sie für Menschenfresser (men-eaters) hielt und weil er an ihren eisernen Waffen zu erkennen glaubte, dass sie die Räuber und Mörder der unglücklichen Spanier von King Philipps City gewesen seien“***).

Wahrscheinlich bekam auf der Reise des Cavendish auch der noch jetzt viel genannte „Port Gallant“ im Nordwesten von Cape Froward seinen Namen von einem der Schiffe, welches „the Hugh Gallant“ hiess.

Hiernach hatten Cavendish und die Seinen einen Monat lang mit ganz abscheulich schlechtem Wetter („most vile and filthy fowl weather“) zu kämpfen, kamen aber doch endlich nach zwei und fünfzig-tägiger Meerengen-Fahrt in die Südsee hinaus, wo sie alsbald heftige Stürme aus Süden packten und pfeilschnell an der ganzen Westküste von Patagonien vorüberführten, so dass sie von dieser bei ihrer Rückkehr der Welt nicht viel Neues überliefern konnten.

Von nun an war aber des Cavendish Reise, wenn auch nicht für die Geographie bedeutend, doch für seinen eigenen Beutel äusserst erfolgreich. Wie ein verzehrendes Feuer („un fuego devorador“), so klagt ein Spanier, fuhr er längs der Küsten Chile's und Peru's hinab. — Spanische Schiffe, mit reichen Ladungen, unter

*) Die Republikaner von Chile wollten diesen Namen im Jahre 1849 zu Ehren ihres damaligen Präsidenten in „Puerto de Bulnes“ umändern. Damals wurde die „Sträflings-Colonie“ von der Insel Iuan Fernandez zu diesem Hafen versetzt, die aber im Jahre 1853 ein eben so blutiges und tragisches Ende nahm, wie im 16. Jahrhundert die Colonie Sarmiento's.

***) Auch der treffliche Laët (Novus Orbis. Lugd. Bat.: 1633. pag. 507) glaubt dies.

***) Hakluyt. l. c. S. 807.

ihnen die grosse Manila Galeone S. Anna mit einer Ladung im Werthe von 122,000 Pezos de oro, und ausserdem, wie er selbst sagt*), noch achtzehn andere Schiffe kapernd, Peruanische und Neuspanische Küstenstädte (Payta, Puna, Puerto de Navidad und Azatlan) überfallend und verbrennend, mit geraubten Silberbarren, Perlen und Specereien seine Schiffe beladend, — so fuhr dieser Weltumsegler, ein zweiter Drake, wie dieser ein Schrecken der Spanier rund um den Globus (round about the circumference of the globe) und kam nach nicht ganz drei Jahren „durch die erbarmende Gnade des Allmächtigen glücklich in den lang ersehnten Hafen von Plymouth den 9. September 1588 zurück“, wo er sich rühmte, dass er alle Städte und Dörfer der Spanier, bei denen er nur irgend habe landen können, geplündert und verbrannt hätte, und alle diese Dienste und Trophäen Seiner Königin Elisabeth zu Füssen lege, wie er sagte, „bis auf diesen Tag die glorreichste Königin ist, die auf der Welt lebt“**).

Cavendish hatte zwar, wie ich sagte, viel zerstört und grosse Beute gemacht, aber für einen blossen Seeräuber kann man ihn doch eben so wenig, wie seinen Vorgänger Drake ausgeben, wie dies die Spanischen Schriftsteller gethan haben. Er war zugleich auch ein Entdecker. Er entdeckte vor Allem jenen Patagonischen Hafen Port Desire, der nachher so wichtig wurde, — bestimmte die geographische Breite von fast hundert Punkten***), — brachte zahlreiche Tiefen-Bestimmungen der Oceane, und sehr reichliche Beobachtungen über gute Ankerplätze, über die Beschaffenheit der Küsten, über die Richtung der Ströme und Winde nach Hause, — und ohne Zweifel muss man die Erforschung und Feststellung solcher Dinge auch für Entdeckungen gelten lassen†). Unter andern brachte er auch eine grosse Karte von Chile mit, aus der seine Zeitgenossen über dieses Land viel Neues erfuhren, was uns hier freilich nicht näher angeht.

Wir haben es in unsern Tagen erlebt, dass Ross und Franklin und andere Nordpol-Fahrer sich ihrer im hohen Norden geschauten Eis- und Schnee-Wunder beständig erinnerten und so lange zu ihnen zurückkehrten, bis das Schicksal ihrer Laufbahn ein Ende machte. Es ist daher um so mehr begreiflich, dass ein Cavendish seine silbergefüllten Südsee-Häfen und Spanischen Waarenschiffe nicht vergessen konnte und dass er noch ein Mal sein Leben daran setzte. Er fuhr den 26. August 1591 abermals

*) In einem Briefe an Lord Hunsdon bei Hakluyt l. c. S. 837.

**) S. den citirten Brief an Lord Hunsdon bei Hakluyt l. c.

***) Sie sind alle bei Hakluyt l. c. S. 826 sgg. verzeichnet.

†) Bei Hakluyt l. c. 837 ist seine ganze geographische Ausbeute gesammelt.

von England mit fünf Schiffen aus, jagte brennend und plündernd an den Küsten von Brasilien hinab und lenkte mit den vollen Segeln „der Sehnsucht“ („the Desire“ hiess auch dies Mal sein Schiff) in die Magellan's-Strasse ein. Er kam bis in eine Entfernung von 40 Leguas der Südsee nahe*). Hier wurde er aber in ein so wildes und unaufhörliches Sturm- und Regenwetter eingehüllt, mit so viel Noth, Hunger und Krankheit und auch von seinen verzweifelnden und rebellischen Leuten so geplagt, dass er sich wieder aus der Strasse zurückzog, um sich in milderen Klimaten zu neuen Versuchen zu stärken. Allein der unersättliche Schiff- und Städtezerstörer fand dabei sein Ende. Er wurde nach mancherlei Abenteuern von seinen eigenen Schiffen getrennt, auf den Atlantischen Ocean hinausgetrieben, und man hat nie wieder etwas von ihm gehört. Es scheint, dass er auf dem Meere das Leben verlor**).

Von seinen fünf zerstreuten Schiffen waren indess noch zwei übrig geblieben. Diese erreichten unter dem Commando des Capitäns John Davis, (desselben, der sich schon durch seine Nordischen Entdeckungen einen grossen Namen gemacht hatte, und nach dem die „Davis-Strasse“ bei Grönland benannt worden ist) den Port Desire, kalfaterten daselbst, versorgten sich mit Fischen, Pinguinen und Seehunden und hofften eine Zeit lang auf die Rückkehr ihres Ober-Anführers Cavendish. Da er aber nicht kam, so glaubten sie, er sei in die Magellan's-Strasse und weiter in die Südsee gefahren. Sie machten sich also auf den Weg, ihm dahin zu folgen. Auf der Fahrt dahin wurden Davis und die Seinen „50 Leguas weit oder noch etwas mehr“ ostwärts verschlagen und bekamen dabei einige Inseln in Sicht, „die noch niemand vor ihnen erblickt hatte“. Es waren unsere heutigen „Falklands-Inseln“, welche von den Engländern früher aber nach dem allerersten Englischen Entdecker „Davis Southern Islands“ (des Davis südliche Inseln) genannt wurden. Davis und die Seinen erreichten darnach die Magellan's-Strasse und machten mehre Versuche, durch sie in die Südsee vorzudringen. Zwei Mal kamen sie im Laufe der Jahre 1592 und 1593 wirklich in die Südsee hinaus, und zwei Mal wurden sie mit Verlust vieler Leute und eines Schiffes wieder zurückgeschlagen und abermals zum Einlaufen in Port Desire genöthigt.

„Endlich war das letzte ihnen gebliebene Schiff ohne Masten,

*) S. den von John Lane, „einem guten Beobachter“ (a man of good observation) geschriebenen Bericht über diese Reise des Cavendish bei Hakluyt l. c. S. 843.

***) S. das Buch „Ultimo viage“ S. 245 fg. und Laët, Nov. Orbis. pag. 508.

ohne Anker, ohne Segel, ohne Brod und ohne hinreichende Mannschaft“, und die so ausdauernd verfolgten Pläne mussten daher aufgegeben werden. Mit Mühe und Noth kamen noch 16 von den Leuten des Cavendish zuletzt in einem gemisshandelten, halb zerstörten Wracke und als arme verlorne Wanderer („poor lost wanderers“) an der Küste von Irland an, wo Irische Bauern sie aufnahmen und verpflegten*). Unter den Geretteten befand sich auch jener Capitän John Davis, der berühmte Nordpol-Fahrer, der dann später noch andere Reisen unternehmen konnte.

Karte zu „Drake“ und „Cavendish“

(vgl. Karte Tafel VI).

Ob Drake auch kartographische Aufnahmen von den auf seiner Weltumseglung gemachten Entdeckungen mit heimgebracht habe und welche, finde ich nirgends angemerkt. Auch scheint es nicht, dass irgend Einer seiner Englischen Zeitgenossen sich bemüht habe, etwa nach vorhandenen Berichten über Drake's Reise solche Karten zu entwerfen. Sogar die grosse Weltkarte, welche Hakluyt seinem Buche: „The principal Navigations and Discoveries of the English nation“ etc., welches 1589, also wenige Jahre nach Drake's Heimkehr in London erschien und in welchem auch ein Bericht über Drake's Reise enthalten ist, beifügte, enthält keine Spur von den merkwürdigen Wahrnehmungen, die Drake über die Insularität des Feuerlandes machte. Vielmehr ist auf ihr die „Terra del Fuego“ wie gewöhnlich als mit dem grossen Süd-Continent („Terra Australis nondum cognita“) ganz verschmolzen dargestellt. Das Verdienst, Drake's Entdeckungen in jener Gegend auf einer Karte richtig darzustellen und der Welt die wahre Beschaffenheit des Süd-Endes von Amerika zu zeigen, sollte sich ein fleissiger Niederländer erwerben.

Josse Honde oder Jodocus Hondius war am Ende des 16. Jahrhunderts das Haupt einer Familie ausgezeichneter Kupferstecher, und ein „berühmter Geograph“, der kurz vor und nach 1600 mehre geschätzte geographische und kartographische Werke herausgab, unter andern auch verbesserte Ausgaben von Mercator's Atlas bearbeitete. Im 20. Jahre seines Lebens 1583 flüchtete er vor den Unruhen in seiner Vaterstadt Gent nach London, „wo er sich ganz auf die Kosmographie legte“. Hier wurde er auch auf Drake, dessen Ruhm damals blühte, aufmerksam und mag dessen Reiseberichte und etwaige Karten studirt und darnach die-

*) S. Hakluyt. l. c. S. 845—852.

jenige Weltkarte entworfen haben, aus der das obige auf unsern Gegenstand bezügliche Bild genommen ist*).

Ein Facsimile dieser Hondischen Weltkarte haben die Herren von der Hakluyt-Gesellschaft ihrer neuen Ausgabe des Buchs; „The World encompassed by Sir Francis Drake“ hinzugefügt, und da sie dieselbe in der Einleitung (pag. XV) als „äusserst merkwürdig“ preisen, so ist es wohl gewiss, dass auch sie in England keine bessere Karte von Drake's Fahrt haben entdecken können. Die Karte hat folgenden Titel:

„Vera totius expeditionis nauticae descriptio D. Francisci Draci, qui 5 navibus probe instructis, ex Anglia solvens 13. Decembris anno 1577 terrarum orbis ambitum circumnavigans, unica tantum navi, ingenti cum gloria ceteris partim flammis partim fluctibus corruptis in Angliam rediit 27. Septembris 1580. Addita est etiam viva delineatio navigationis Thomae Caundish nobilis Angli, qui eundem Draci cursum fere tenuit, etiam ex Anglia per universum orbem, sed minori damno et temporis spacio vigesimo primo enim Julii 1586 navem conscendit et decimo quinto Septembris 1588 in patriae portum Plimmouth, unde prius exierat, magnis divitiis et cum omnium admiratione reversus est“.

(„Jodocus Hondius“.)

(Wahrhaftige Darstellung der ganzen nautischen Expedition des Herrn Franciscus Dracus, der mit 5 wohl ausgerüsteten Schiffen aus England am 13. December 1577 ausfahrend, den ganzen Erdkreis umschiffend, nur mit einem einzigen Schiffe, indem die andern theils vom Feuer, theils von den Meeresfluthen vernichtet wurden, mit unermesslichem Ruhme nach England zurückkehrte am 27. Sept. 1580. — Hinzugefügt ist auch ein treuer Entwurf der Schiffahrt von Thomas Caundish, eines Englischen Edelmannes, der ungefähr denselben Cours wie Drake, von England aus um den ganzen Erdkreis einhielt, aber mit geringerem Verlust und in einer kleineren Zeitfrist; er bestieg nämlich das Schiff am 21. Julii 1586 und ist am fünfzehnten des September 1588 in den Hafen seines Vaterlandes Plimmouth, von welchem er früher ausgelaufen war, zurückgekehrt, mit grossen Reichthümern und zur Bewunderung Aller).

(Jodocus Hondius).

Hieraus geht hervor, dass die Karte nicht vor 1588, wahrscheinlich aber bald darauf publicirt wurde.

*) S. die Biographie des Hondius von I. C. Iselin. Historisch-Geographisches Lexicon. Basel 1726. II. Theil. S. 830.

Die Reise-Route des Drake ist auf ihr mit kleinen Perlen (○○○○○) angedeutet, die des Cavendish mit kleinen Strichen (-----).

Die Küsten Patagoniens sind ziemlich verkehrt gezeichnet. Man hatte von ihnen in Spanien längst richtigere Karten. Das berühmte Cap der Sta Maria in der Mündung des La Plata ist fälschlich „C. S. Marco“ genannt und auch irrthümlich auf die Südseite der La Plata-Mündung verlegt, da es auf der Nord-Seite liegen sollte.

Drake hatte beim Aussegeln von England 5 Schiffe. Dass nichtsdestoweniger auf unserer Karte vor der Mündung des La Plata 6 Schiffe gemalt sind, erklärt sich vermuthlich daraus, dass hier das von Drake unterwegs gekaperte und mit fortgeführte Portugiesische Schiff „Maria“ mitgezählt und auch dargestellt wurde. Weiterhin nimmt die Anzahl der Schiffe ab und wird auf drei und zuletzt auf eines reducirt. Unter 44° S. Br. ist ein Punkt an der Küste mit einem * bezeichnet und dazu die Inschrift gegeben: „Hoc loco flammis una navis F. Draci periit, eodemque fere tempore quaedam alia ab eo in Angliam decedit“. (An diesem Orte wurde ein Schiff des Drake von den Flammen zerstört und ungefähr zu derselben Zeit verliess ihn ein anderes Schiff und kehrte nach England zurück).

Von allen Baien und Häfen der Patagonischen Westküste ist nur der St. Julian's Hafen („P. S. Julian“) verzeichnet, der auf Drake's Fahrt durch das Straf-Gericht, welches er dort abhielt und durch längeren Aufenthalt eben so denkwürdig wurde, wie auf der Fahrt des Magellan durch ein ähnliches Blutgericht. Er hat seine ganz richtige geographische Lage 50° S. Br.

In der Nähe des Eingangs der Magellan's-Strasse sind nur drei Schiffe dargestellt und diess stimmt genau mit dem Reiseberichte Fletcher's überein. Denn von den 6 Schiffen, die Drake vor der La Plata-Mündung hatte, war eines verbrannt, ein zweites heimgekehrt, und „ein drittes“, sagt Fletcher, „die gekaperte Portugiesische „Maria“, zerstörte Drake selbst, weil sie zu leck und mürbe geworden war“.

Der Name „the fortunate Cape“ (das glückbringende Vorgebirge) scheint für das Cap der 11000 Jungfrauen bestimmt zu sein. In dem Reiseberichte Fletcher's wird gesagt, die Spanier nannten es „Capo Virgin Maria“ und es wird nicht bemerkt, dass Drake eine Aenderung des Namens versucht habe. Aber er stellte bei der Erreichung dieses Vorgebirges an Bord seiner Schiffe ein grosses Fest an und es ist immerhin möglich, dass bei dieser Gelegenheit das Vorgebirge als „the fortunate Cape“ gepriesen wurde*).

*) S. World encompassed (Hakluyt edition) p. 71.

Der bei weitem interessanteste und wichtigste Gegenstand auf unserer Karte ist die Darstellung des Landes im Süden der Magellan's-Strasse, des Feuerlandes. Dasselbe ist auf ihr ganz in Inseln aufgelöst, und die südlichste dieser Inseln in 56° S. Br. hat den Namen „Elisabetha“, was wohl eigentlich „the Elizabethides“ (die Elisabethiden) heissen sollte. Denn diesen Namen gab Drake (nach Fletcher's Bericht*) den südlichsten Ausläufern, Klippen und Inseln des Feuerlandes. Die Reise-Route, welcher Drake, von Stürmen getrieben, zu diesen Inseln folgte, ist auf unserer Karte gut angegeben. Im Süden von „Elisabetha“, dem äussersten Süden der Amerikanischen Lande, erscheint ziemlich weit hinaus ein freies Meer. Erst jenseits des 60° S. Br. fängt der weit nach Süden zurückgedrängte grosse Süd-Continent an. Diess Alles ist ganz in Uebereinstimmung mit dem Fletcherschen Reiseberichte in: „the World encompassed“, wo entschieden gesagt wird, dass das Südende Amerika's aus lauter Inseln („broken Islands“) bestehe und kein Theil des grossen Süd-Continents sei, dass man es früher als „Terra Incognita“ bezeichnet habe, dass es nun aber nach Drake's Reise „Terra bene cognita“ genannt werden müsse**). Das äusserste Ende von Amerika liegt auf unserer Karte in der Nähe von 56° S. Br., und Fletcher's Bericht sagt auch geradezu Folgendes: „The uttermost cape or headland of all these Islands, stands near in 56 Deg. without which there is no maine nor Island to be seen to the Southwards, but that the Atlantic Ocean and the South Sea, meet in a most large and free scope“. (Das äusserste Cap oder Vorland aller dieser Inseln steht im 56. Grad, ausser welchem gar kein Continent noch eine Insel südwärts gesehen werden kann. Der Atlantische Ocean und die Südsee begegnen sich hier weit und breit).

Es ist wunderbar, dass nachdem dies Alles so richtig und so entschieden behauptet und auch auf einer Karte, wie die unsrige, so deutlich dargestellt worden war, dennoch bis zum Jahre 1616, wo die Niederländer die Le Maire's Strasse und das Cap Horn fanden, nicht daran geglaubt wurde. Und noch auffallender ist es, dass die Königin Elisabeth sich die schöne Gelegenheit entschlüpfen liess, ihren Namen mit einem so merkwürdigen Erdpunkte, wie es das Süd-Ende der Neuen Welt ist, für alle Zeiten zu verbinden, eine Gelegenheit, die ihr treuer Capitän Drake ihr deutlich genug anbot.

Ohne Zweifel giebt hierüber die Inschrift, die sich auf dem grossen Südlände unserer Karte findet, einigen Aufschluss. Sie lautet: „Insulas illas ad Fretum Magell. Fr. Dracus posuit. Verum

*) S. World encompassed l. c. S. 92.

***) S. World encompassed l. c. S. 88.

Tho. Caundish et Hispani omnes ei reclamant, fretum solummodo affirmantes, et credibile est, Dracum tempestatibus ibi fluctuantem vix loca illa serie observasse, duas enim naves hic amisit. (Alle jene Inseln bei der Magellan's-Strasse (die Inseln des Feuerlandes) hat Fr. Drake dahin gesetzt. Aber Thomas Cavendish und alle Spanier widersprechen ihm, indem sie versichern, dass hier bloss eine Strasse existire. Und es ist auch glaublich, dass Drake, der dort von Stürmen herumgeworfen wurde, jene Lokalitäten wohl kaum deutlich erkannt und beobachtet habe. Er verlor hier auch zwei Schiffe.)

Wenn also alle Spanier*) und auch Cavendish, der Nachfolger Drake's, an dessen Wahrnehmungen bei der Südspitze Amerika's nicht glauben wollten, und wenn auch Iodocus Hondius selbst, der diese Karte zeichnete, hervorhob, dass Drake wohl nicht richtig habe beobachten können, so mag es begreiflich sein, dass alle Zeitgenossen und wohl auch die Königin Elisabeth an der Richtigkeit der Sache zweifelten, und dass man auch noch viel später die Länder, die Drake unter 56° S. Br. erblickte, ganz anderswo suchte. Fast alle Kartenzeichner und Geographen nach Drake und Hondius bis auf die Entdeckung der Holländer führen fort, das Feuerland als eine Partie der grossen Terra Australis darzustellen.

Die Namen, welche unsere Karte auf der Westküste Patagoniens und Chile's giebt, haben wenig Interesse. Manche Namen: „Rio de Tigeler“, „P. S. Petro“ etc. kann ich nicht deuten. „Mucho“ ist die bekannte kleine Insel Mocha nördlich von Valdivia in Chile, bei der viele der Englischen Weltumsegler und Piraten anlegten, und die in ihren Reise-Berichten häufig genannt wird. „La cerena“ (statt Serena), Copiapo, Coquimbo sind bekannte Chilenische Hafenorte, in denen die Engländer plünderten und caperten. „Anica“ soll vermuthlich das Peruanische „Arica“ sein.

7) Chidley (1589).

Der zweiten Fahrt des Cavendish war in Art und Weise der Begebnisse und in Bezug auf den traurigen Ausgang ganz ähnlich die Reise eines anderen Engländers, des Masters John Chidley of Chidley, der im August 1589 von England mit einer Flotte von 3 Schiffen und 400 Mann zur Magellan's-Strasse und Südsee aussegelte.

Nur eines von diesen drei Schiffen, die vom Capitän Andrew Merick geführte „Delight of Bristol“, erreichte die Magellan's-

*) Auch der Spanier Acosta (Histoire des Indes. Paris 1618 pag. 97) sagt, der Vicekönig von Peru Don Martin Henriquez habe ihm versichert, „dass er das umgehende Gerücht, dass das Land im Süden der Magellan's-Strasse eine Insel sei, und dass sich dort beide Meere zu Einem verbänden, für eine Entdeckung der Engländer halte.“

Strasse wirklich. Sie kam dahin, nachdem sie von den übrigen beiden Schiffen und vom Commandanten Chidley selbst im Sturm getrennt worden war.

Die „Delight“ unter Merick lief, wie die Flotte des Cavendish bei Port Desire, welcher Hafen nun in England bald sehr bekannt wurde, an, erfrischte sich hier, kam auch wie die Flotte des Cavendish in's Centrum der Magellan's-Strasse hinein. Capitän Merick und die Seinen erreichten den Port Famine, sahen die Ruinen der Philipps-Stadt und fanden hier noch einen lebenden Spanier aus der Colonie des Sarmiento, der sich dort allein durch Jagd und Fischfang sechs Jahre lang am Leben erhalten hatte. Sie nahmen ihn an Bord. Doch starb er auf der Reise, wie ich schon oben bemerkt habe*). Sie umsegelten dann das Cap Froward und drangen noch zehn Leguas weit in die nordwestliche Abtheilung der Magellan's-Strasse ein. Widrige Winde, Nebel, Strömungen und der drohende Winter traten ihnen aber hier entgegen. Wie früher die Mannschaft des Cavendish, so lehnte sich auch die des Schiffes „Delight“ gegen die ihr zuge-mutheten unerträglichen Anstrengungen und Entbehrungen auf, und Merick sah sich genöthigt, wieder ostwärts zu segeln, das Weite zu suchen und nach England zurückzukehren.

Das von Wind und Wogen gemisshandelte Schiff wurde als Wrak an die Küste der Normandie angespült, und von der ganzen Mannschaft kamen nur sechs lebend in ihr Vaterland zurück, unter ihnen ein gewisser W. Magoths, der die Geschichte dieser unheilvollen Unternehmung beschrieb**).

Capitän Merick, der Commandeur, war unterwegs auf dem Atlantischen Ocean gestorben. Chidley's, des ursprünglichen Anführers dieser Fahrt, Endsicksal ist unbekannt geblieben***). Es ist derselbe Chidley, dem zu Ehren im hohen Norden Amerika's das berühmte „Cape Chidley“ am Eingange zur Hudsons-Strasse benannt worden ist.

8) Hawkins (1593—1595).

Im Jahre 1588 hatte England jenen gewaltig drohenden Angriff bestanden, der dem Könige von Spanien 120 Millionen Dukaten, einen grossen Theil seiner besten Edelleute, Truppen und Schiffe kostete. Die grosse Spanische Armada war vernichtet und der Ocean rings umher den Engländern frei. Ihre siegreichen

*) Hakluyt. Vol. III. (1600) pag. 839.

**) S. den Reisebericht bei Hakluyt. Tom. III. S. 839 ff.; cf. auch die von Hakluyt (l. c. 840) aufbewahrte Vorstellung und Eingabe der unzufriedenen Mannschaft in der Magellan's-Strasse an ihren Master Robert Burnet.

***) Burney l. c. Vol. II. pag. 95.

Schiffe liefen darnach wieder aus verschiedenen Häfen des Landes aus, um auf die Spanier Jagd zu machen und sie in Spanien selbst oder in ihren Amerikanischen, Afrikanischen und Asiatischen Pflanzstädten anzugreifen. Mehre kleine Flotten folgten einander während der neunziger Jahre des 16. Jahrhunderts in verschiedenen Richtungen: James Lancaster, Henry May und andere Capitäne wandten sich um Afrika herum nach Ostindien, Christopher Newport, Robert Dudley, Amias Preston, Sir Francis Drake und Sir John Hawkins und viele andere See-Capitäne machten Angriffe auf Westindien und verrichteten überall Heldenthaten. — Cavendish und Chidley gingen, wie ich sagte, 1589—1592 zur Magellan's-Strasse, und ihnen folgte im nächsten Jahre (1593) alsdann in derselben Richtung ein anderer kühner Seefahrer, Sir Richard Hawkins, dessen Reise wieder einige Lücken in der stets wachsenden Kenntniss der Umgegend der Südspitze Amerika's ausfüllte*).

Sir Richard Hawkins, der seit seiner Kindheit auf dem Salzwasser gewesen war, sich auch schon bei der Zerstörung der Spanischen Armada (1588) ausgezeichnet hatte, wurde durch seinen Vater, den berühmten und kühnen Sir John, von dem Gedanken inspirirt, in die Fusstapfen des Drake und Cavendish zu treten, die Südsee, China, Japan, den Orient zu besuchen und sich den Genannten als dritter englischer Weltumsegler anzureihen**).

Er rüstete dazu auf seine Kosten und sein Risico („at my cost and adventure“)***) zwei Schiffe nebst einer Pinasse aus und segelte mit ihnen im April 1593 von England ab.

Beinahe ein ganzes Jahr gebrauchte er zur Durchschiffung des Atlantischen Oceans, weil er von Stürmen, meuterischer Mannschaft und Lebensmittelnoth viel zu leiden hatte. Der letzteren wurde nur ein Mal etwas abgeholfen durch ein von ihm gekapertes Portugiesisches Schiff, das mit Mehl und Zucker beladen gefunden wurde. Dagegen aber verlor er erst seine Pinasse und dann in der Nähe des Rio de la Plata auch sein zweites Schiff, das in einem Sturme verschlagen wurde, und dessen Mannschaft unter dem Com-

*) Umständliche Berichte über diese Reise finden sich in dem Buche: *The Observations of Sir Richard Hawkins in his voyage to the South-Sea. Anno Domini 1593.* London 1622, und in *Purchas Pilgrims*, Vol IV. Book VII. Chap. V. Purchas sagt, er hätte bei der Abfassung seines Berichts die ursprünglichen von Hawkins selbst aufgesetzten Bemerkungen und Schilderungen, „sowohl solche, die schon durch den Druck publicirt gewesen, als auch solche, die bloss im Manuscript existirten, vor Augen gehabt“. — Die Londoner Hakluyt-Gesellschaft hat im Jahre 1847 die weitschweifigen und auffallend unbedeutenden „Bemerkungen des Richard Hawkins auf seiner Südsee-Reise“ noch ein Mal herausgegeben.

***) Purchas l. c. S. 1367.

****) Purchas l. c. S. 1384.

mando von Robert Tharltton „feigherziger und verrätherischer Weise“ nach England zurückkehrte. Diesem Verrathe und Verluste schrieb Sir Richard Hawkins den gänzlich unglücklichen Ausgang seines Unternehmens zu. Er setzte die Reise auf dem einen ihm geliebten Schiffe fort. Auf seiner Fahrt längs der Ost-Seite Patagoniens, wurde er, wie dies schon früher dem Begleiter des Cavendish, dem John Davis geschehen war, von heftigen Westwinden weit nach Osten hinausgetrieben und zu seiner Verwunderung sah er am 2. Februar 1594 mitten im Ocean, in einer Entfernung von 60 Leguas vom Continent von Amerika, Land in einer Gegend, wo keine seiner Karten ein solches angab. Da die Winde westlich blieben und des neuen Landes Küste sich nach Osten erstreckte, segelte er mehre Tage und Nächte längs derselben hin und recognoscirte eine Küsten-Strecke von 60 Leguas („threescore leagues“). Er konnte diese Küste zwar selbst nicht betreten, wie er wohl gewünscht hätte, weil der Wind bald wieder östlich, d. h. günstig für die Magellan's-Strasse wurde, zu der er des nahenden Winters wegen eilen musste. Doch erkannte er die Natur des neuen Landes, soweit dies aus der Ferne möglich war, schon ziemlich richtig. Er konnte sich der Küste, da sie gefahrlos war, auf eine geringe Distanz nähern. Sie schien ihm vielversprechend („a goodly champion-country“), nicht gebirgig, das Klima und die ganze Beschaffenheit etwa wie in England*). Viele Flüsse kamen aus dem Innern hervor. Er hielt das Land für bewaldet und auch, weil er viele Feuer zu sehen glaubte, für bevölkert, was allerdings beides eben so irrig war**), wie die geographische Breite, die er für dasselbe ausfand. Er verlegte es unter 48° S. Br., da doch die Falklands-Inseln unter dem 51° S. Br. liegen. — Der Zustand der Witterung und sein unermüdliches Auf- und Absegeln mochten ihm keine genaue astronomische Beobachtung gestatten***). — Er gab dem neuen Lande, zu Ehren der Jungfrau-

*) Auch Bougainville, Voyage autour du monde S. 54 ff. stellt die Falklands-Inseln mit Irland in Parallele.

**) Bougainville l. c. S. 49 sagt, die Falklands-Inseln seien von grün bemoozten und mit Schilf und Gebüsch versehenen Torfhaufen bedeckt, welche aus der Ferne den Anblick von Bäumen und Wäldern gäben, und die Hawkins und seine Nachfolger getäuscht hätten.

***) Vielleicht hat sich aber auch nur ein Gedächtniss- und Schreibfehler in Hawkins' Berichte eingeschlichen. Denn da er kurz zuvor die Lage des Hafens St. Julian „zwischen dem 48. und 49. Grade“ (s. Purchas l. c. S. 1383) ganz richtig angab, und da er auch gleich darauf von den Falklands-Inseln den Eingang zur Magellan's-Strasse unter dem 52. Br. Gr. ebenfalls ganz richtig bestimmte, so begreift man nicht, wie Beides möglich war, wenn er sich bei einem neuen Lande um 3 Breiten-Grade (d. h. um 45 deutsche Meilen) irrte.

Königin Elisabeth, „seiner souveränen Herrin und Dame“, („my sovereigne Lady, Mistress and Maiden Queen“) und „zum ewigen Angedenken ihrer Keuschheit“ („in perpetuall Memory of her chastitie“), so wie auch, um sich zugleich selbst neben ihr zu verewigen, den Namen „Hawkins' Maidenland“ (des Hawkins Jungfrauen-Land). — Da er nur längs der Nordküste desselben hingelgte, konnte er sich nicht davon überzeugen, dass es blosser Inseln seien. Er und auch nach ihm seine Zeitgenossen hielten dieses „Jungfrauen-Land“ daher für einen nördlichen Theil des grossen Austral-Continents*), den man in den Süden und Osten Amerika's versetzte, und von dem man ja auch die Tierra del Fuego, so wie auch die von Drake in 57° S. Br. erblickten Küsten als Theile ansah.

Am 5. Februar wendete sich der Wind nach Osten und Hawkins verliess daher, zur Magellan's-Strasse segelnd, seine neue Entdeckung. Noch lange nachher aber dachte er mit Kummer und Sorge daran zurück und bereute es, dass er die „Geheimnisse“ („the secrets“) eines scheinbar so vielversprechenden Landes nicht besser erforscht habe**).

Hawkins gilt jetzt ziemlich allgemein für den Entdecker der bezeichneten Inseln, die ihrer Lage nach ganz zu Amerika gehören und auch ihrer Natur nach sich am nächsten dem Feuerlande anschliessen***). Ich habe oben bemerkt, dass nach der Meinung einiger schon Amerigo Vespucci (1502) diese Inseln zuerst erblickt, so wie auch dass Capitän Davis, der Begleiter des Cavendish, im Jahre 1586 sie von weitem gesehen und Hawkins mithin nur eine Wieder-Entdeckung ausgeführt habe. — Ich will hier gleich in aller Kürze die weitere Entdeckungsgeschichte jener Inseln hinzufügen. Sie figurirten seit 1594 lange (fast das ganze folgende 17. Jahrhundert hindurch) auf allen Karten unter dem Namen „Hawkins-Maiden-Land“, den die Holländer in „Ankes Magdeland“, die Franzosen in „Virginie de Hawkins“ oder auch „Terre de la Vierge ou de la Pucelle“ verwandelten. Man versetzte sie bald unter einen höheren, bald unter einen niederen Breitengrad, und liess sie zuweilen als ein Land für sich, zuweilen als einen Theil des grossen Austral-Landes erscheinen. — Im Jahre 1689 fand der englische Capitän John Strong dieses Land wieder auf, untersuchte es näher, entdeckte, dass es Inseln seien, und dass zwischen den beiden Hauptinseln ein breiter Canal, der jetzt sogenannte „Falkland Sound“ (bei den Spaniern „Estrecho de San Carlos“) hindurchgehe. Davon bekamen sie den Namen „Falklands-

*) S. Laët Novus Orbis l. c. S. 508.

***) S. Purchas l. c. S. 1383.

***) S. Bougainville l. c.

Inseln“. — Im Anfange des 18. Jahrhunderts wurden sie zu wiederholten Malen von den kühnen französischen Schiffern von St. Malo besucht. Ein „Armateur“ dieser Stadt, Namens „Anican“, nannte sie nun „les Isles d'Anican“. Doch hat sich dieser Name nur äusserst geringe Geltung verschafft. Da aber die „Malouins“ (Schiffer von St. Malo) sie in der besagten Zeit häufiger und fast ausschliesslich des reichen Seehundsfanges wegen besuchten, so kam endlich der Name „Isles Malouines“ auf, der bei den Franzosen noch jetzt ziemlich allgemein ist. Doch nannten die Franzosen sie auch wohl die „Isles de St. Louis“, nach einem französischen Schiffe „St. Louis“, das hier landete. Im Jahre 1721 sah sie der Holländer Roggeween wieder und nannte sie „Süd-Belgien“ („Belgique Australe“). Sie hatten also in einem Jahrhundert sechs verschiedene Namen.

Sie konnten mit ihren guten Häfen für die Schiffe, welche durch die Magellan's-Strasse und um das Cap Horn segeln wollten, einen vortrefflichen Stütz-Punkt und Stations-Platz abgeben. Man hatte dies längst erkannt. Aber erst im Jahre 1763 entschlossen sich die Franzosen, zu diesem Zwecke auf den Malouinen eine Niederlassung zu gründen. Bougainville führte diesen Plan 1764 aus und nahm dann von diesem Ultima Thule des Südens für Frankreich Besitz. Fast gleichzeitig (1765) landete daselbst auch mit ähnlichen Absichten der Englische Admiral Byron, der von den Inseln im Namen Englands Besitz nahm, worauf dann im Jahre 1766 die Engländer daselbst bei einem Hafen, den sie Port Egmont nannten, ebenfalls eine Niederlassung anlegten, von der aus sie nun die Franzosen bedrohten. Diese traten daher ihre Ansprüche, die sie auf die Malouinen zu haben glaubten, an die Spanier ab, welche sie als einen Theil Süd-Amerika's für sich selbst in Anspruch nahmen. Derselbe Bougainville, der die französische Colonie hier gegründet hatte, wurde abgeschickt, den Spaniern diese Colonie und die Inseln zu übergeben, und er that dies im Jahre 1767*). Die Spanier schickten zu diesem Zwecke Kriegsschiffe und zerstörten im Jahre 1770 die Niederlassung der Engländer bei Port Egmont, da diese sich nicht zu einer ähnlichen friedlichen Uebergabe, wie die Franzosen, bequemen wollten. Seit den Reisen Bougainville's und Byron's kann man die Entdeckung der Falklands-Inseln als vollendet ansehen. Beide Reisende besuchten sie an sehr verschiedenen Punkten und gaben die ersten guten Schilderungen und brauchbaren Karten von ihnen. Die Spanier blieben zwar lange Zeit nachher im Besitz der Inseln

*) S. über dies Alles Bougainville, Voyage autour du monde. Vol. I. Chapitre III. und IV.

und gaben ihnen, so wie den meisten Häfen, Flüssen, Baien etc. Spanische Namen. Auch gründeten sie daselbst eine kleine Colonie. Als aber später die conföderirten La Plata-Staaten, als Spaniens Erben, sich in Besitz der Inseln setzen wollten, nahmen die Engländer sie ihnen weg. Die Geographie und Nomenclatur dieser Inseln ist daher jetzt wieder fast ganz Englisch, obwohl allerdings für einige Vorgebirge, Flüsse und Häfen noch Spanische Namen geblieben sind.

Ich kehre zu der Reise des Hawkins zurück, der, wie ich sagte, im Februar des Jahres 1594 von den Falklands-Inseln westwärts zur Magellan's-Strasse eilte. Seine Durchsegelung derselben brachte der Geographie ausser einigen neuen Namen von Häfen, in die er um Schutz vor Stürmen zu suchen, einlief, nichts besonders Neues ein. Er benannte einen Hafen „Blanches Bay“, einen andern „Tobias Cove“, einen dritten „Crably Cove“, lauter Namen, die aus unserer Geographie wieder verschwunden sind. Doch ist Hawkins' eigener Name in der Magellan's-Strasse nicht ganz unverewigt geblieben. Eine kleine Bai des Feuerlandes in der Mitte der Strasse, südlich von Cap Froward, heisst noch jetzt „Hawkins-Bay“. Die Abenteuer und Unglücksfälle, die er auf seiner Reise bestand, die Schwierigkeiten, die er überwand, waren für den Entdecker selbst sowohl als auch für seine Zeit merkwürdig und interessant genug. In der ersten oder östlichen Abtheilung der Strasse war seine Fahrt leichter, desto schwieriger in der westlichen, zwischen hohen Bergen gerade auslaufenden Partie, die er zum ersten Male mit einem Namen nannte, welcher für den langgestreckten Wasser-Canal sehr charakteristisch ist, nachher bei den Engländern häufig wieder vorkommt und auch jetzt noch besteht. Er nannte sie nämlich „the long Reach“ („der lange Lauf“). In diesem „langen Lauf“ wurde er von den Stürmen zu wiederholten Malen aufwärts und abwärts gejagt, vom Cap Froward in der Mitte bis Cap Pillares am Ausgange und wieder zurück. Seine Leute fassten bald denselben Gedanken, der sich der Mannschaft des Cavendish und Fenton bemächtigt hatte, nämlich, dass es besser sei, nach Brasilien zurückzukehren, und den nächsten Frühling abzuwarten. „Aber in solchen Fällen“, sagt Hawkins, „ist es für Den, der sein Unternehmen durchsetzen will, am besten, sich die Ohren zu verschliessen, und keinen Strich breit nachzugeben“*).

Wenn er einen Hafen erreichen konnte, setzte Hawkins seine Leute an's Land und unterhielt sie mit Ringen, Scheibenschiessen und andern Spielen, um ihre trüben Gedanken zu zerstreuen und

*) Purchas l. c. S. 1389.'

sie in Thätigkeit zu erhalten. Ein Mal musste er seine Anker kappen, ein ander Mal lief er auf einen Felsen und zerbrach einen Theil seines Kiels, ein drittes Mal riss der Sturm ihm einige seiner Hauptsegel vom Maste. „Endlich zeigte Gott seine Allmacht und seine gütige Gnade, liess die Weststürme schweigen und sandte einen günstigen Ostwind“, mit dem sie dann auf einmal den ganzen „langen Lauf“ durchsegelten und in die offene Südsee hinausfuhren, was schon seit mehren Jahren, seit des Cavendish erster Reise, Niemandem wieder geglückt war*).

Darüber, das die westlichen Parteen des Feuerlandes bloss aus Inseln beständen, war Hawkins mit Sir Francis Drake ganz einerlei Meinung. — Er selbst hatte aber keine Gelegenheit, sich davon so gut wie dieser zu überzeugen**). Denn er fuhr direkt längs der Küste von West-Patagonien nach Chile weiter. Er begann hier, indem er Schiffe überrumpelte, zuerst in Valparaiso und dann an andern Orten Waaren-Magazine plünderte und zerstörte, dieselbe Carriere, welcher vor ihm Drake und Cavendish gefolgt waren. Er konnte sie aber nicht so brillant zu Ende führen, wie seine beiden glücklicheren Vorgänger. Denn die Spanier, die nun auf ihrer Hut waren, kamen ihm mit einer Flotte von 6 Kriegsschiffen unter dem Befehl von Don Beltram de Castro entgegen, griffen ihn und seine 75 Männer und „Buben“ (boys) mit einer Uebermacht von 1300 Soldaten an und zwangen sie nach einer tapferen Vertheidigung zur Uebergabe***). Die Engländer verstanden sich jedoch zu derselben nur unter der Bedingung einer guten Behandlung, und die Spanier, deren Edelmuth und Menschenfreundlichkeit der verwundete Hawkins selbst lobt, liessen ihnen diese in vollem Maasse zu Theil werden †). Sein Schiff, mit dem er die Reise gemacht und das er selbst anfangs „the Repentance“ (die Reue) getauft hatte, das aber dann von der Königin Elisabeth, als sie es vor der Abreise besucht und seiner hübschen Einrichtung wegen bewundert hatte,

*) S. über dies Alles Purchas l. c.

**) Der Holländische Verfasser der *Brevis narratio navigationum per fretum Magellanicum* in der oben citirten Amsterdämer Ausgabe giebt dies zwar zu verstehen, indem er sagt, Hawkins sei bei seiner Ausfahrt in die Südsee bis zum 56^o S. Br. hinab verschlagen worden, und habe daselbst gesehen, dass alles Feuerland dort Inselland sei („*tempestatum vi versus Austrum propulsus est ad gradus usque 56, verum insulas plurimas reperuit, continentem nequaquam*“). Davon steht nichts in dem Berichte bei Purchas und ebenfalls nichts in den von Hawkins selbst verfassten „*Observations*“ etc. Beide lassen ihn vielmehr gleich nach Chile herumgehen. (S. Purchas l. c. pag. 1391).

***) S. *Ultimo viage al Estrecho* etc. S. 248.

†) S. Purchas l. c. S. 1410—1411.

„the Dainty“ (der Leckerbissen) umgetauft worden war, wurde von den Spaniern in Besitz genommen, und jetzt „La Visitazione“ (die Heimsuchung) genannt. Den Hawkins selbst aber führten sie zuerst nach Peru, dann nach der Insel Terceira, zuletzt nach Sevilla und Madrid. Auch hier wurde er weniger als ein Gefangener, sondern, wie er sagt, „mehr als ein Prinz“ behandelt*), und darauf nach England entlassen, woselbst er, auf fernere Seereisen verzichtend, einigen friedlichen Aemtern vorstand, bis ihn im Jahre 1622 ein plötzlicher Tod hinraffte.

IV. Reisen der Holländer zur Magellan's-Strasse, Entdeckung der Le Maire's-Strasse und die durch sie hervorgerufenen Fahrten der Spanier.

1) Mahu, Cordes und Weert (1598—1600).

Mit der Niederlage, welche die Spanier dem Hawkins beibrachten, geriethen die von Drake eingeleiteten Unternehmungen der Engländer zur Magellans-Strasse und Südsee in's Stocken. Die erste heroische Blüthe-Zeit ihrer Schifffahrten und ihres Entdeckungs-Eifers unter ihrer „Jungfrau-Königin“ nahm mit dem 16. Jahrhundert ein Ende. Im 17. Jahrhundert wurde England von den Königen aus dem schottischen Hause Stuart regiert, von denen das Volk sich zu grossen Unternehmungen nicht so sehr inspirirt fühlte, und die dasselbe in eine lange Reihe innerer Convulsionen stürzten. Die grossen Englischen Weltumseglungen hörten nun vorläufig für einige Zeit auf, und die Seethätigkeit, welche noch im Gange blieb, war hauptsächlich auf Nord-Amerika gerichtet, wo die Engländer nun anfangen, Zufluchtsstätten und Pflanzorte für die aus dem unruhigen Vaterlande Flüchtenden aufzusuchen. Cavendish war längere Zeit der letzte „Circumnavigator“ der Engländer und Hawkins auch für lange ihr letzter Magellan's-Strassen- und Südsee-Fahrer.

Dagegen traten nun in beider Hinsicht die in ihren Freiheitskämpfen gegen die Spanier erstarkten und vom Enthusiasmus für ihre Religion und Republik angefeuerten Holländer in die Fuss-tapfen der Briten, mit denen sie, so lange Spanien zu fürchten war, in freundnachbarlicher Verbindung standen, deren Rivalen sie aber nach Spaniens Demüthigung wurden. Sie hatten schon in den Jahren 1594—1596 verschiedene Expeditionen unternommen um den Osten Asiens auf einer Nordfahrt um Skandinavien und Sibirien herum zu erreichen. Auch hatten sie schon im Jahre 1595 „auf dem Portugiesischen Wege“ um das Cap der Guten Hoffnung

*) S. Purchas l. c. pag. 1417.

herum nach Ost-Indien Schiffe ausgesandt. Ihre Fahrten zur Magellan's-Strasse und um die Welt begannen schon kurze Zeit nach Cavendish und Hawkins im Jahre 1598 und wurden mit kleinen Intervallen dreissig Jahre lang fortgesetzt. — Ihre ersten Magellan's-Strassen- und Süd-See-Fahrten, zu denen sie durch das Beispiel des Drake und seiner Nachfolger veranlasst wurden, und bei denen ihnen auch Englische Piloten mehrfach die Wege wiesen*), waren zwar in Bezug auf das unmittelbar vorschwebende Ziel, die silberreichen Südsee-Häfen der Spanier, eben so erfolglos wie die letzte Reise der Engländer. Doch erlangten sie dadurch eine unerwartete Wichtigkeit, dass der Zufall und selbst das sie begleitende Unglück sowohl zu merkwürdigen geographischen Entdeckungen, als auch zu wichtigen commerciellen und politischen Verbindungen führten.

Die erste von Holländischen Kaufleuten und Schiffs-Rhedern für die Magellan's-Strasse und Südsee ausgerüstete Flotte von 5 Schiffen ging unter dem Commando von Jacob Mahu den 27. Juni 1598 von Rotterdam aus unter Segel. Unter vielerlei Abenteuern und Wechselfällen kam sie erst nach Jahresfrist bei der Magellan's-Strasse an. Da es der erste grossartige Versuch der Holländer in dieser Richtung war, so machten sie bei ihrer Fahrt mehre zeitraubende Versehen. Der Befehlshaber Mahu starb unterwegs am Skorbut und der Capitän Simon Cordes übernahm statt seiner das Commando. Obgleich der südliche Winter (April 1599) vor der Thür war, kamen sie doch glücklich bis zur Mitte der Strasse durch, fanden aber wie viele ihrer Vorgänger grössere Schwierigkeiten in der westlichen Abtheilung derselben, in dem von den Engländern so genannten „langen Laufe“ (long reach), Die Nord-West-Stürme rissen die Schiffe von den Anker, zersplitterten ihre Masten und „grosse riesige Wilde von 11 Fuss Länge, welche die stärksten Bäume ohne Mühe aus dem Boden zogen und wie Keulen zum Kampfe schwangen“, versperren ihnen den Weg und hinderten sie bei mehren beabsichtigten Landungen**). Es scheint, dass nicht blos die Schiffe und Steuerleute sondern auch die Einbildungskraft und die Visionen der Holländer den Spuren und Fingerzeigen ihrer Vorgänger, der Engländer und Spanier, folgten. Die Schwierigkeiten des Vordringens in die

*) Der Holländer Sebastian de Weert hatte den Engländer William Adams und später der Holländer Oliver Noort den Engländer Melis als Hauptpiloten (chief pilote) an Bord. S. Purchas I. S. 81 und 87. Wie zur Magellan's-Strasse, so folgten damals die Holländer den Fussspuren der Engländer auch nach Nord-Amerika und auch nach Russland. S. Macpherson's Annals of commerce. Vol. II. S. 264.

***) S. Laët. l. c. S. 509.

Südsee schienen unüberwindlich. Aber die Holländischen Capitäne liefen in eine Bai der westlichen Partie der Strasse auf der südlichen Seite derselben ein, stifteten hier zu ihrer Aufmunterung und Kräftigung, „zu Treue und gegenseitigem Zusammenhalten“, so wie zum Andenken an ihre Abenteuer, Gefahren und Thaten unter feierlichen Eiden einen brüderlichen Bund, den sie „den Orden des befreiten Löwen“ (nämlich des befreiten Holländischen Löwen) nannten*). Das Hauptgelöbniss der Brüder oder Ritter dieses Ordens war, dass sie ihr Leben und ihr Alles daran setzen wollten, die Holländischen Waffen und Flagge in demjenigen Lande, aus welchem die Könige von Spanien ihre vornehmsten Kräfte und Mittel zur Unterdrückung Hollands bezogen hätten, nämlich in Peru triumphiren zu machen. Sie wollten mit dem in der Mitte des grossen Weltthores vollzogenen Akte ihre Oberherrschaft auf diesen Meeren besiegeln, wie dies früher die Spanier in demselben Thore durch Gründung ihrer Festung „Philipps-Stadt“ für sich angestrebt hatten. — Der Bai der Magellan's-Strasse, in welcher jener Bund gestiftet wurde, gaben die Holländer den Namen des „Ritter-Busens“ („Ridders Baye“) und setzten dann endlich ihr Unternehmen durch, indem sie den Ausgang in die Südsee erzwangen**).

Kaum hatten die neuen Löwen-Ritter sich dieses Triumphes einige Tage lang erfreut, so überfielen sie die furchtbaren Stürme des Grossen Oceans, „der in dieser Gegend besser den Namen des Wüthenden, als des Stillen haben sollte“, trennten die Flotte und führten ein jedes der fünf Schiffe zu verschiedenen Schicksalen und Zielen.

Das eine, unter dem Commando des Capitäns Dirk Gherritz oder Gueritke,***) wurde wie früher Drake südwärts, aber noch viel weiter als dieser, hinabverschlagen und kam „bis zum 64. Grade S. Br.“, unter welcher hohen südlichen Breite so lange die Welt stand, bis dahin noch keine Europäische Menschen-Seele geathmet hatte. Er entdeckte hier eine wilde, gebirgige mit Schnee bedeckte Küste, die ihm der Küste des nördlichen Norwegens zu ähneln schien, und die vermuthlich das im Süden von Amerika später wieder aufgefundene und dann „New-South-Shetland“ genannte Land, ein Theil der Antarktischen Festländer war †). —

*) Laët. l. c.

**) Der Orden wurde in den letzten Tagen des Monats August gestiftet und den 3. Sept. gelangten die Holländer in die Südsee. S. Laët l. c.

***) Der Holländische Verfasser bei Herrera S. 80 nennt ihn Theodorus Gerardus (Dietrich Gerhard).

†) Diese sehr wahrscheinliche Vermuthung spricht Dumont d'Urville in seinem Werke: Voyage au Pole Sud etc. aus. Auch auf unseren neuesten Welt-Karten trägt noch ein Küstenstrich von „Süd-Shetland“ oder „Grahams-Land“ den Namen „Gerrits-Land“.

Diese Entdeckung war für die Geographie nicht wenig bedeutsam, denn sie zeigte (wenigstens dem Entdecker Gherritz), wie weit der freie Ocean sich nach Süden erstreckte und wie landfrei die Meere weit hinaus ringsumher um die Südspitze von Amerika waren. Freilich scheinen damals die Geographen noch nicht viel von dieser Entdeckung gevorthelt oder doch ihr nicht viel Glauben geschenkt zu haben, denn an ihrem grossen Südcontinent festhaltend, fuhren die Gelehrten und die Kartenzeichner noch lange fort, ihn bis nahe zu Amerika vorgehen zu lassen. Allerdings bestärkte sie Gherritz selbst gewissermassen in diesem Irrthum, denn er berichtete, es habe ihm geschienen, als ob die Küste jenes südlichen Landes westwärts bis zu den Salomons-Inseln fortgehe*). — Gherritz, dieser Länderentdecker wider Willen, rettete sich nachher noch aus den eisigen Armen des Südpols, fiel aber dafür in die Hände der Spanier. Er kam mit Mühe und Noth nach Chile, wo sein Schiff von den Spaniern genommen, und er selbst, wie früher der Engländer Cavendish, zum Gefangenen gemacht wurde.

Zwei andere Schiffe der Flotte des Cordes wurden in die Magellan's-Strasse zurückgejagt und ebenfalls nach einiger Zeit wieder von einander getrennt. Das eine derselben, von dem Capitän Sebald de Weert commandirt, wurde mehre Monate lang in jener wilden Strasse umhergetrieben, ohne dass es wieder den Ausweg finden konnte. Dabei erlangte aber de Weert von allen Holländern die beste Kenntniss von der Magellan's-Strasse, und wurde für sein Vaterland der Haupt-Entdecker und Erforscher derselben. Seine Darstellungen, Karten und Berichte von der Strasse dienten in Holland späteren Karten und Schilderungen für einige Zeit als Grundlage**). Er hatte darnach zwar die Freude, ganz unverhofft einer zweiten von Holland ausgesegelten Flotte unter dem Commando von Olivier de Noort, von der ich gleich reden werde, zu begegnen. Allein, da er, sein Schiff und seine Mannschaft sich in einem ganz elenden, gelähmten Zustande befanden, konnte er von diesem Glücke nicht vorthailen und statt, wie er wünschte, mit dem genannten Noort zur Südsee zu segeln, sah er sich zur Heimreise gezwungen.

*) Die oben citirte „Brevis narratio“ S. 80b.

***) Laët. 1. c. S. 509. Unter Anderen rühmten sich noch im Jahre 1640 die Gebrüder Blaeu in ihrem bekannten Atlas der Welt, dass ihre grosse Karte der Magellan's-Strasse von den Aufnahmen des Sebald de Weert herrühre. Die Phrase auf dieser in dem genannten Jahre publicirten Karte lautet so: „Descriptionem hanc novam freti Magellanici nobis communicavit clarissimus vir Bernardus Ioannis Monasteriensis, qui novem menses in peregrinatione hujus freti impendit sub duce Sebaldi de Waerdt.“

Auch hierbei veranlasste ihn ein Sturm zu einer neuen Entdeckung. Bei seinem Austritt aus dem östlichen Ende der Magellan's-Strasse wurde er weit nach Osten hinausgejagt und „unter dem 51. Breiten-Grade“ zu einer Gruppe kleiner Inseln getrieben, die im Nordwesten der von Hawkins entdeckten Malouinen oder Falklands-Inseln liegen, und die wir jetzt „Iason's-Inseln“ nennen. Er selbst oder seine Landsleute, die Holländer, nannten sie nach seinem Namen „Sebald de Weert's Eylanden“ (die Inseln des Sebald de Weert) oder auch kurz „die Sebalds-Inseln“. Die grossen Malouinen, obgleich sie ganz nahe waren, sah Sebald de Weert nicht. Auch gewannen weder er noch seine Landsleute eine richtige Vorstellung von dem nachbarlichen Zusammenhange jener Inseln mit dem „Maiden-Inland“, welches ja Hawkins (fälschlich) unter den 48. Grad der Breite versetzt hatte. Wir sehen daher auf den meisten Karten jener Zeit und auch noch auf denen des 17. Jahrhunderts „die Sebalds-Inseln“ (von den Franzosen „Isles Sebaldes“ oder „Isles Sebaldines“, später auch „Isles Salvages“ genannt) ganz allein und vereinsamt in der Gegend unserer Malouinen figuriren.

Sebald de Weert rettete sich von hier aus mit einem Theil seiner Mannschaft glücklich, aber in einem höchst traurigen Zustande nach Europa zurück. 36 Personen kamen mit seinem Schiffe nach Holland heim, und das war beinahe Alles, was von der grossen Flotte des Mahu die Heimath wiedersah. Später (im Jahre 1602) machte Weert als Vice-Admiral noch eine Reise nach Ostindien mit der grossen Holländischen Flotte unter dem Admiral Wybrand van Warwyk und wurde auf dieser Reise nach mancherlei Schicksalen, die uns hier nicht näher angehen, auf Sumatra ermordet.

Noch merkwürdiger und folgenreicher für Holland als Weert's Reisen, wengleich nicht so wichtig für den uns hier vorliegenden Gegenstand der Förderung der Entdeckung des südlichen Amerika's, waren die Schicksale der übrigen Schiffe der Flotte des Simon de Cordes.

Der Capitän, welcher mit Weert in die Magellan's-Strasse zurückgelaufen und dann dort, wie ich sagte, von ihm getrennt worden war, Balthasar de Cordes, ein Bruder des Simon, kam wiederum glücklich in die Südsee hinaus, wo er dann, da er keinen seiner Genossen fand, auf eigene Hand die Küsten von Chile besegelte und hie und da besuchte und plünderte. Die Eingebornen des Landes, mit denen er sich in's Vernehmen setzte, und die ihn, den Feind der Spanier, als ihren Befreier begrüßten, wollten ihn zu ihrem Könige erwählen. Balthasar hatte aber wenig Lust, diese Rolle zu spielen und segelte quer über die

Südsee zu den Molucken. Die Portugiesen nahmen ihn hier zwar gefangen und führten ihn nach Malacca*), aber er hatte doch seinen Landsleuten zuerst den westlichen Weg zu jenen Inseln gezeigt, die den Holländern später bis auf unsere Tage herab so reichen Gewinn bringen sollten.

Einen noch merkwürdigeren Weg. zeigten denselben Holländern die übrigen beiden Schiffe, die unter dem Admiral der ganzen Flotte Simon de Cordes und dem Vice-Admiral Gerard van Beuningen standen, und die sich einige Zeit nach der Zerstreuung der Schiffe an der Küste von Chile glücklich wieder zusammenfanden, und dann von da aus nach Ausübung einiger Feindseligkeiten gegen die Spanier über den Stillen Ocean hinüber nach Asien ihren Cours nahmen. Auch sie wurden unterwegs noch wieder von einander getrennt. Unter dem 27. Grade S. Br. überfiel sie ein Sturm, in welchem am 24. Februar 1600 der Admiral Simon de Cordes verschwand, ohne dass man je im Stande gewesen ist, etwas über sein Schicksal zu erfahren**).

Beuningen dagegen wurde mit seinem Schiffe an die Küsten von Japan verschlagen, wo er im Jahre 1600 mit nur sechs dienstfähigen Matrosen im Hafen Bungo auf der Insel Kiusiu einlief, und mitsammt seinem Schiffe und seiner Mannschaft von den Japanern gefangen genommen wurde. Sein englischer Pilot Adams, den der Kaiser von Japan zu sich kommen liess, erlangte aber durch seine Kenntnisse, seine vernünftigen Rathschläge und seine dem Kaiser angenehme Persönlichkeit einen so grossen Einfluss bei demselben, dass man sein Auftreten als das erste Samenkorn des lang blühenden Handels und der Bedeutsamkeit der Holländer in Japan betrachten muss. Adams, den zwar der Kaiser von Japan selber nie nach Europa entlassen wollte, erwirkte doch seinen Gefährten und Landsleuten die Erlaubniss zur Heimkehr. Sie und der Vice-Admiral Beuningen durften mit einem Japanischen Schiffe zu den Molucken gehen, wo sie ein Holländisches Geschwader vorfanden. Beuningen wurde auf demselben als Commandant eines der Schiffe angestellt, nachher aber in einer Seeschlacht mit den Portugiesen bei Malacca getödtet. Einige wenige seiner Leute kehrten jedoch später nach Holland heim und müssen demnach eigentlich als die ersten Holländischen Weltumsegler betrachtet werden. — Der besagte Adams starb später im Jahre 1620 in Japan***).

*) S. die Brevis Narratio l. c. Fol. 80 a.

***) S. seine Biographie von Eyries in Michaud „Biographie Universelle“ Vol. IX. pag. 196.

****) S. seine Biographie von Eyries in Michaud „Biographie Universelle“ Vol. I. pag. 152.

Die Schicksale dieser ersten Holländischen Expedition zur Südsee auf dem Westwege durch die Magellan's-Strasse waren also sehr mannigfaltig und in der That einzig in ihrer Art. Die Ritter des Holländischen Löwen-Ordens wurden von der Magellan's-Strasse aus, so zu sagen, über die ganze Welt nach Osten, Süden, Westen und Norden zerstreut und verbreiteten den Samen der Holländischen Welt-Kenntniss und Handels-Verbindungen. Die Resultate und Ergebnisse dieser Zerstreuung waren in Kurzem folgende: Gründliche Erforschung der Magellan's-Strasse für die Holländer, — Entdeckung der Sebalds-Inseln, — Erreichung des 64.^o S. Br. und der Antarktischen Festlande, — Anknüpfung der Holländischen Handels-Verbindungen mit Japan, und mit den Molukken auf dem Westwege.

Eine Bai auf der Nord-Küste der Magellan's-Strasse nordwestlich von Cap Froward erhielt den Namen „Bahia de Cordes“. Sie figurirte, noch lange an diese Expedition erinnernd, auf den Holländischen sowohl als auf den Spanischen Karten der Strasse*). Auch jene „Ritter-Bai“, in welcher die Holländer ihren merkwürdigen Löwen-Orden stifteten, wurde noch häufig auf Holländischen und Spanischen Karten, auf letzteren „Bahia de los Cavaleros“ genannt, verzeichnet. Auf den heutigen Englischen See-Karten scheinen aber beide Namen verschwunden zu sein.

2) Olivier van Noort (1598).

Die zweite Expedition der Holländer zur Magellan's-Strasse, welche zugleich die erste glücklich durchgeführte Holländische Welt-Umsegelung war, wurde wie die erste vorzugsweise von Rotterdamer Kaufleuten ausgerüstet und lief wie die vorige von Goere bei Briel aus der Mündung der Maas aus. Dieser kleine Hafen Goere und die Maas-Mündung spielten eine Zeit lang dieselbe Rolle in der Schifffahrt der Holländer, wie der Hafen San Lucar und die Guadalquivir-Mündung in der der Spanier.

Die kleine aus vier Schiffen bestehende Flotte ging kurze Zeit nach der ersten im September 1598 unter dem Commando des berühmten vierten Weltumseglers Olivier van Noort ab. Sie hatte, wie die vorige, einen Englischen Piloten, der früher mit Cavendish gesegelt war, an Bord. Nach den Abenteuern, welche die Englischen und Holländischen Weltumsegler an der afrikanischen Küste mit Negern und Portugiesen gewöhnlich zu bestehen hatten, und nachdem er zwei Mal aus der Nachbarschaft Afrika's zur Küste Brasiliens über die ganze Breite des Atlantischen Oceans

*) Unter andern z. B. auf der Karte des später noch zu erwähnenden Spanischen Seefahrers Nodal vom Jahre 1621.

hinüber und herüber verschlagen war*), kam Noort mit seiner Flotte im September 1599 in Port Desire an der Patagonischen Küste an. Seit der Entdeckung dieses Hafens durch Cavendish scheint derselbe den Englischen und Holländischen Magellan's-Strassen-Fahrern, eben so wie einst den Spaniern der von Magellan entdeckte St. Julians-Hafen, als die gewöhnliche Ruhe- und Aussetz-Station für die „Strasse“ gedient zu haben. Er ist daher auch auf den holländischen Karten, so namentlich auf der Karte, welche Noort's Reiseschilderung begleitet, als ein ausserordentlich grosser und tief eindringender Meerbusen gezeichnet.

Nach viermonatlichen Kämpfen mit Stürmen und Widerwärtigkeiten aller Art gelang es dem Noort gegen Ende Februar 1600 durch die Magellan's-Strasse in die Südsee hinauszukommen. Er umsegelte alsdann weiter die ganze Welt und kehrte im August 1601 nach Holland zurück. Seine Reise hatte indess fast keine interessanten geographischen Entdeckungen zur Folge**), obwohl sie als die erste Holländische Weltumseglung und als die vierte Weltumseglung überhaupt eine grosse Rolle spielte und häufiger genannt wurde als die Fahrten des Cordes und seiner Gefährten, die, wie ich zeigte, für Geographie und Handel weit interessanter und erfolgreicher waren.

Nur einige wenige Häfen in der Magellan's-Strasse erhielten auf Noort's Reise Holländische Namen, die sich für längere Zeit in der Geographie dauernd festsetzten. So die „Olivier's-Bay“ im Nordwesten von Cape Froward, in welcher Noort etliche Wochen vor Anker lag, und an die noch heutigen Tages unser „Cape Holland“ erinnert. So auch die „Mauritius-Bay“ und die „Guysen-Bay“ auf der südlichen Seite der Strasse. Die „Guysen-“ oder „Bettler-Bay“, die man noch auf vielen späteren Karten findet, wurde so genannt, weil in ihr der wegen Verrätherei und Meuterei angeklagte und verurtheilte Vice-Admiral Noort's, Jacob Claesz, mit einem Brodsack und etwas Wein an's Land gesetzt und seinem traurigen Schicksal überlassen wurde. Die Strafgerichte über ungehorsame und verrätherische Vice-Commandanten haben sich seit Magellan's Zeit fast bei allen Schifffahrten nach Patagonien wiederholt.

3) Spilberg (1614).

Den Schluss der Reihe der nur mit Hülfe der Magellan's-Strasse ermöglichten Umseglungen Amerika's und der Erde, die der grosse Portugiese in Spanischen Diensten vor 100 Jahren

*) Brevis Narratio bei Herrera l. c. Fol. 80 a.

**) S. Bougainville, Discours préliminaire. S. 2.; cf. Relacion del ultimo viage etc. pag. 255.

angefangen hatte, machte ein Deutscher in Holländischen Diensten im Jahre 1614, Namens Georg Spilberg, von den Holländern „Spilbergen“ geschrieben.

Diese „letzte Reise durch die Magellan's-Strasse“*) war so kurz und glücklich wie die allererste. Die beiden ersten Holländischen Reisen mochten in Bezug auf die pecuniären Vortheile den Erwartungen der Rheder wenig entsprochen haben. Auch hatte Spanien im Jahre 1604 mit England einen Frieden und im Jahre 1609 mit Holland einen zwölfjährigen Waffenstillstand abgeschlossen. Es trat daher in den See-Unternehmungen eine Pause von 15 Jahren ein. Mittlerweile (im Jahre 1602) hatten aber die Holländer ihre grosse und bald mächtige Ostindische Compagnie gestiftet und ihre Augen auf ganz Amerika geworfen, bereits auch an mehreren Punkten dieses Continents sowohl im Norden am Hudson-Flusse (in Neu-Belgien, dem jetzigen Staate Neu-York), als auch an den Küsten von Guyana und von Brasilien festen Fuss gefasst. Sie wollten nun Amerika auch wieder im Süden umzingeln und ihre Erb-Feinde, die Spanier, mit denen sie trotz des abgeschlossenen Waffenstillstandes bald wieder in Conflict gerathen waren, mit erneuter Kraft in der Südsee angreifen. Sie liessen daher — es geschah auf Veranlassung der Holländisch-Ostindischen Gesellschaft**) — eine Flotte von 6 Kriegsschiffen ausrüsten und sandten dieselbe den 8. August 1614 unter dem Commando des besagten Deutschen-Georg Spilberg, der schon früher eine Flotte auf dem Ostwege um Afrika herum nach Ostindien geführt hatte, zur Magellan's-Strasse ab.

Spilberg durcheilte die Strasse trotz der Schwierigkeiten, die ihm seine oft widerspenstigen Mannschaften bereiteten, in der kurzen Zeit von 39 Tagen (vom 28. März bis 6. Mai 1615).

Eben so glücklich, geschickt und muthvoll wie in dieser Meerenge zeigte er sich auch auf den Gewässern des Stillen Oceans, wo er eine Spanische Kriegsflotte unter dem Commando des Don Rodrigo de Mendoza angriff, zum Weichen brachte und darnach an den Küsten von Chile und Peru Schrecken und Zerstörung verbreitete. Er ging von Amerika nach Asien hinüber, wo er Dinge erlebte und verrichtete, die uns hier nicht weiter interessiren, und kam dann nach drei Jahren (im Juli 1617) mit fast allen Schiffen, mit denen er ausgesegelt war, um das Cap der Guten Hoffnung herum nach Holland zurück, welches Glückes

*) „Ultima navigatio per Fretum Magellanicum“ nennt sie Laët l. c. S. 512. Man muss diesen Ausdruck natürlich dahin verstehen, dass es die letzte der Reisen war, die nothwendig durch diese Strasse, als den einzigen damals bekannten westlichen Weg zur Südsee, angestellt werden mussten.

**) Laët. l. c. S. 512.

sich bisher noch kein Magellan's-Strassen-Fahrer und kein Weltumsegler hatte rühmen können.

4) Le Maire und Schouten (1615—1617).

Die Magellan's-Strasse schien durch die Reise Spilberg's, der da zeigte, wie gut man sie unter Umständen und bei einiger Geschicklichkeit benutzen könne, von Neuem an Wichtigkeit gewinnen zu sollen. Aber ihre ganze welthistorische Bedeutung wurde gleich darauf durch die berühmte Entdeckung, welche die Holländer Le Maire und van Schouten machten, fast ganz in Schatten gestellt, da in Folge derselben eine andere Weltstrasse mit ihr in Concurrenz trat, welche viel grössere Bequemlichkeit verhies.

Die ersten Entdecker und Befahrer der Magellan's-Strasse und mit ihnen fast alle Geographen der Zeit hatten, wie ich sagte, angenommen, dass das Land im Süden derselben einem grossen südlichen Continente angehöre. Wie die von Magellan gesehene „Tierra del Fuego“, so hielt man auch das von Hawkins entdeckte „Maidenland“ (die Falklands-Inseln) und auch das Land, welches Drake im Süden des westlichen Ausgangs der Magellan's-Strasse erblickt hatte, das sogenannte „Sir Francis Drake's-Land“ für Theile dieses Continents, den man westwärts bis Neu-Guinea und Neu-Holland fortlaufen, in einer breiten Ausdehnung den Süd-Pol rings umher umschliessen, und wie der Südspitze von Patagonien, so auch den Südspitzen Asiens und Afrika's nahe treten liess. Man nannte dieses phantastische Riesen-Land „die grosse Terra Australis“ oder auch wohl die „Regio Magellanica“, wie Mercator sagt: „ab ejus inventore“ (von seinem Entdecker). Man schmückte es mit einer Menge aus der Luft gegriffener Busen, Vorgebirge und Flüsse, die jeder Geograph, so zu sagen, auf seine Weise darstellte und benannte. Gerard Mercator z. B. versetzte in die Nähe der Gegend, wo dieser Continent America berührte, im Südosten der Magellan's-Strasse einen grossen Busen, den er den „Golfo di San Sebastian“ nannte. In diesen Busen liess er mehrere Flüsse ausströmen, von denen er einen „Rio dolcissimo“ nannte. Im Südwesten der Magellan's-Strasse hatte er einen ähnlichen Busen, den er „Archipelago Minore“ nannte. Diese Namen kommen auf vielen vor dem Jahre 1600 angefertigten Karten vor, neben ihnen auch der von Magellan auf der Südseite seiner Strasse entdeckte und benannte Berg „Campana de Roldan“ (unser Mount Sarmiento).

Der Glaube an diesen südlichen Continent in der Nähe von Südamerika war nun in der letzten Zeit durch die Schifffahrten der Engländer und Holländer (wenigstens bei denen, welche die Berichte über diese Fahrten studirt hatten) sehr erschüttert. Dass das

Feuerland wenigstens eine Halbinsel sei, so viel stand schon gleich von der ersten Entdeckung her fest, denn man musste wohl gleich beim Ein- und Ausgange bemerken, dass die Küsten auf beiden Seiten zurückwichen. Je öfter die Magellan's-Strasse befahren wurde, desto häufiger ereignete es sich, dass Schiffe beim Aus- und Eingange in die Strasse durch Stürme südwärts von ihrem Course verschlagen wurden. Es wurde dabei immer mehr Ocean, immer weniger Land im Süden Amerika's erkannt, und das Feuerland musste sich mehr und mehr halbinselartig ablösen. Man kann dies allmähliche Inselwerden des Feuerlandes auf den Karten des 16. Jahrhunderts von Stufe zu Stufe verfolgen. Auf den älteren Karten, (z. B. auf denen von Munster) ist das Feuerland noch ganz in dem südlichen Festlande so zu sagen verwachsen und zeigt noch wenig Tendenz zur Trennung und Isolirung. Dagegen stellt es sich auf den am Ende des Jahrhunderts von dem jungen Mercator herausgegebenen bereits als eine längliche und ein wenig gelöste Halbinsel dar.

Dass das Feuerland nicht Continent, sondern eine Gruppe von Inseln sei, fing man zuerst an bei seinem Westende zu ahnen. Hier hatte schon Magellan selbst mehre Nebenarme eindringen sehen und die Vermuthung aufgestellt, dieselben möchten wohl ganz zum Südmeere hinauslaufen. Andere Seefahrer hatten dies bestätigt. Namentlich aber erhob es der Engländer Drake zur Gewissheit. Er wurde bei seinem Auslaufen aus der Magellan's-Strasse (im Jahre 1578) bis zum $57\frac{1}{2}^{\circ}$ S. Br. verschlagen und ging hier an einer inselreichen Küste vor Anker. Die ersten Berichterstatter über Drake und ihnen folgend die übrige Welt hielten diese Küste zwar für einen Theil des Grossen Südlandes. Aber Drake selbst that dies nicht. Er war vielmehr seiner Seits überzeugt, dass er auf der Südwestküste des Feuerlandes gewesen sei und dass er hier gegen Süden einen weit ausgedehnten Ocean vor sich gehabt habe. Er glaubte auch, dass er die südlichste Spitze alles Festlandes von Amerika erreicht habe, und sprach diese Ueberzeugung gegen Andere, namentlich z. B. gegen den Englischen Seefahrer Hawkins aus, der dies in seinem Reiseberichte erzählt*).

Im Jahre 1599 wurde, wie ich oben zeigte, auch Dierk Gueritke, einer der Capitäne des Simon de Cordes, sogar bis zum 64. Grade S. Br. hinab verschlagen, ohne dass er bis dahin irgendwo Land gefunden hätte. Erst unter der besagten Breite stiess er, wie gesagt, auf ein südliches Festland, unser heutiges „New-South-Shetland“. Zwischen diesem Lande und Amerika im Norden

*) S. Purchas, l. c. Tom. IV. S. 1391.

sah er aber überall freies Wasser. New-South-Shetland liegt nicht nur sehr weit südlich vom Feuerlande, sondern zugleich auch mehre Grade östlich von demselben. Da bekanntlich im Süden Amerika's die Stürme und auch die Meeres-Strömungen meistens aus Westen und Nordwesten kommen, so ist es daher natürlich, dass Gueritke nach Süden und zugleich auch nach Osten verschlagen wurde, und dass auch Drake weit ostwärts herum kam. Jener herrschenden Luft- und Wasser-Bewegungen wegen, sage ich, musste die Entdeckung der Isolirung des Feuerlandes und der Existenz eines freien Oceans im Süden Amerika's, so wie die Nichtexistenz des grossen Continents zuerst von Westen oder vom Stillen Ocean her gemacht werden.

Anders war dies auf der Ostseite. Hier biegt sich erstlich die Küste des Feuerlandes, nachdem sie von der Magellan's-Strasse eine kurze Strecke nach Süden gerichtet ist, wieder ganz nach Osten herum, und stellt sich den von Norden Herabsegelnden als eine Barriere gegen Süden dar. — Man musste hier also länger an ein Verschlossensein der Meere glauben. Dazu kam noch, dass die Schiffe, die an der Küste von Patagonien zur Magellan's-Strasse hinabfahren sich immer möglichst nahe am Lande hielten. Erstlich weil längs ihr der geradeste Weg dahin führte, und dann weil sie immer, bevor sie sich in die stürmischen Gewässer der Strasse und dann in die endlosen Wasserwüsteneien der Südsee hinauswagten, noch einmal in einen der dort bekannten Häfen (St. Julian oder Port Desire, oder Santa Cruz) einzulaufen wünschten, um sich mit dem nöthigen frischen Wasser, Holz, Fischen, Pinguinen etc. zu versehen, und um ihre Schiffe auszubessern. Sie unternahmen daher nicht häufig solche weiten Ausgriffe nach Osten und Südosten, wie sie deren am andern Ende der Strasse zuweilen zu machen von den Weststürmen gezwungen wurden. Aber wenn auch das Süd-Ost-Ende des Feuerlandes mit einem weiten grossen Continente zusammenhängen sollte, so musste doch nach den Fahrten des Drake und des Holländers Gueritke Jedem, der von den durch sie erforschten Geheimnissen Kenntniss nahm, klar werden, dass jenes Ost-Ende wenigstens nur äusserst schmal sein dürfe, dass es höchstens nur eine Länderbrücke oder einen Isthmus vorstelle, und dass dieser Isthmus daher irgendwo von einer Strasse durchbrochen sein könne.

In Amsterdam gab es im Jahre 1614 einen rührigen Kaufmann; Namens Isaac Lemaire*), den seine grossen Verbindungen und Kenntnisse in Stand setzten, solche Studien anzustellen.

*) Sein Landsmann Laët l. c. S. 514 nennt ihn einen „mercator imprimis industrius“.

Auch waren besondere Umstände vorhanden, welche ihn dazu reizten, die Auffindung eines zweiten oceanischen Thores im Süden von Amerika zu betreiben. Es war seit Columbus Zeiten in Europa ein alter Grundsatz, dass Jeder, was er entdeckt habe, auch für sich benützen dürfe und solle. — Die Holländisch-Indische Compagnie hatte nun auf ihre Kosten die Magellan's-Strasse für Holland entdeckt und eröffnet. Sie wurde dafür durch ein Privilegium auf alleinige und ausschliessliche Benutzung dieses Thores zu Südseefahrten belohnt. Die General-Staaten verboten allen ihren Unterthanen, welche jener Compagnie nicht angehörten, die Befahrung der Magellan's-Strasse. Solche Privilegien sind für die Ausgeschlossenen gewöhnlich ein Reiz zu Anstrengungen geworden, besonders wenn man ihnen für ihre etwaigen neuen Entdeckungen ähnliche Vortheile verhieß, wie ihren Vorgängern für die alten. Dies letztere thaten die General-Staaten. Fast gleichzeitig mit jenen die Magellan's-Strasse verschliessenden Edikten, erliessen sie andere, in denen sie ihren Unterthanen neue Entdeckungen empfahlen, indem sie ihnen versprachen, dass jeder, der neue Länder, Inseln und Wege auffände, das Recht haben solle, dieselben für sechs Schiffahrten ganz und gar allein zu benutzen, und dass jeder, der vor Beendigung dieser sechs Schiffahrten dieselben Entdeckungen benutze, an den Entdecker 50,000 Holländische Dukaten bezahlen und eine Confiscation seiner Schiffe und Güter gewärtigen solle*).

Jener Isaac Lemaire in Amsterdam brachte nun mit mehreren andern in der Stadt Hoorn etablirten Kaufleuten eine Verbindung zu Stande, die sich „Australische Compagnie“ nannte, und die auf eigene Kosten zwei Schiffe ausrüstete, von denen das eine „Eendragt“ und das andere „Het Hoorn“ (das Horn) hiess**). Sie stellten an die Spitze dieser kleinen Flotte zwei erfahrene Seeleute, den Wilhelm Cornelis Schouten, als „Schiffsführer“ und den jungen Jacob Le Maire, den Sohn jenes alten Kaufmanns Isaac Le Maire, als kaufmännischen Hauptagenten und als „Präsidenten“***).

*) Dieses „Privilegium sive Beneficium concessum omnibus iis, quorum opera et studio novae Regiones, Portus, Insulae ac Viae deteguntur“, findet sich vor der „Descriptio navigationis Australis“ in dem Anhang zu Herrera's Descriptio Indiae Occidentalis. Amstelodami 1622.

***) S. hierüber die Vorrede „ad benevolam lectorem“ zu der citirten Navigatio Australis.

****) Wie gewöhnlich sind nach Beendigung der Reise Eifersüchteleien und Streitigkeiten zwischen den Anführern der Expedition und ihren Freunden ausgebrochen. Der „Schiffsführer“ Schouten liess zuerst einen Reisebericht veröffentlichen, in welchem er sich nicht nur als den eigentlichen commandirenden Befehlshaber der Expedition, sondern auch als denjenigen darstellte, der zuerst

Der Zweck der Expedition war ausdrücklich auf die Entdeckung einer neuen Strasse im Süden der Magellan's-Strasse gerichtet, und die neue Le Maire-Strasse ist mithin eben so planmässig und nicht zufällig aufgefunden, wie die Magellan's-Strasse selbst*).

In der Mitte des Juni 1615 stachen Schouten und Le Maire vom Texel in See, versehen mit einem ihnen vom Statthalter der Niederlande, dem Prinzen Moritz von Nassau, ausgestellten Empfehlungsbriefe („Litterae fiduciariae“) an alle Kaiser, Könige, Herzoge, Fürsten, Republiken und Gouverneure der Welt**).

Am Ende December desselben Jahres erreichten sie den südlichen Theil von Patagonien und erholten sich hier bei dem gewöhnlichen Stationsplatze der Engländer und Holländer in dem Port Desire. Sie hatten also, was bisher selten geschehen war, die ganze Länge des Atlantischen Oceans in der kurzen Zeit von 6 Monaten durchschiff. Ihre Vorgänger brauchten dazu meistens drei viertel- oder ein volles Jahr. Beim Repariren und Kalfatern ihrer Schiffe im Port Desire gerieth eines derselben, die kleine Yacht „Het Hoorn“, in Brand und es blieb von ihr nichts übrig als einige Silber- und Gold-Klumpen und eiserne Geräthschaften, die sie mit sammt den Offizieren und der Mannschaft an Bord der Eendragt nahmen***). Mit dieser allein setzten sie die Reise fort und verliessen den „Hafen Desire“ den 12. Januar 1616, gelangten also in die Umgegend des Feuerlandes gerade in der günstigsten Jahreszeit, der Mitte des dortigen Sommers. Ihrer Absicht gemäss hielten sie sich von vornherein mehr östlich, wie vor ihnen De Weert dasselbe zufällig und vom Winde genöthigt gethan hatte und bekamen daher die „Sebalus de Weerts-

die Idee und den Plan zu derselben angegeben habe, und dem auch der ganze Ruhm der erfolgten Entdeckung gebühre. Dagegen liessen die Rheder bald darnach einen andern Bericht erscheinen, in welchem die ganze Ehre der ersten Ausarbeitung des Reise- und Entdeckungsplanes dem Vater Isaac Le Maire, und die Ehre der Ausführung und Entdeckung selbst dem Sohne Jacob Le Maire gegeben wurde. Letzterer wird darin als der eigentliche „Praefectus“ der beiden Schiffe „Concordia“ und „Cornu“, Schouten aber nur als der „Capitän des Schiffes Concordia“ (non nisi Naucleri munus obiit in navi Concordia) dargestellt. S. die Vorrede „ad benevolum lectorem“ zu der oben citirten „Navigatio Australis“. Ich bin im Obigen der Ansicht und Darstellung des unparteiischen Laët gefolgt.

*) S. Speculum Orientalis Occidentalisque Indiae Navigationum. Lugd. Batav. 1619. pag. 121.

**) S. diese Litterae fiduciariae vor der Fol. 46 der Navigatio Australis l. c. Auch aus diesem Empfehlungsschreiben geht hervor, dass Jacob Le Maire etwas mehr an Bord der Flotte gewesen ist, als ein blosser „Kaufmanns-Commis“, wie ihn Einige genannt haben. Er wird darin vom Prinzen Moritz „Noster Capitaneus Iacobus Le Maire“ angeredet, und das Schreiben scheint sogar blos an ihn, und nicht auch an Schouten gerichtet zu sein. —

***) Navigatio Australis l. c. pag. 54a.

Inseln“ in Sicht. Von da an gingen sie nach Südsüdwesten hinab in der Hoffnung, so ihre gesuchte neue Südstrasse („*Australia angustias*“) zu finden. Sie stiessen alsbald auf die lange östliche Spitze des Feuerlandes, die ihnen als eine hohe nach Osten gestreckte Barriere entgegentrat. Sie hatten die See-Karte von einem Wilhelm Johansen bei sich, nach welcher der herrschenden Meinung gemäss jene Barriere noch ferner im Osten mit anderem Festlande zusammenhangen sollte. Anfangs konnten sie des Landes Ende im Osten noch nicht absehen. Als sie aber noch etwas weiter ostwärts fuhren und der Küste selbst zugleich näher rückten, entdeckten sie einen breiten Einlass, aus dem die Gewässer aus Westen mit hohen Wellen und Fluthen und mit grosser Gewalt hervordrangen, so dass ihr kleines Schiff zwischen den Wasserbergen fast ganz begraben wurde*). Bei wiederholten Sondirungen fanden sie in diesem Einlasse eine ausserordentliche Tiefe und zugleich ein grosses Gedränge von ein- und auspassirenden Walfischen. Aus diesen Umständen schlossen sie, dass derselbe ein vom Atlantischen zum Stillen Meere durchgehender Canal sein müsse, so wie einst Magellan dasselbe aus ganz ähnlichen Erscheinungen und Beobachtungen beim Eingange zu seiner Strasse geschlossen hatte.

Am 25. Januar segelten sie südwärts in den Canal ein, wobei sie sowohl im Osten als im Westen hohe, wilde, schroffe Küsten zur Seite hatten. Innerhalb der Enge wurde die Strömung so stark, dass sie dieselbe sogar mit lebhaftem und günstigem Winde kaum überwinden konnten. Auch fanden sie noch mitten in der Strasse das Meer 50 Klafter tief und blickten südwärts in ein weites nirgends begränztes Gewässer hinaus.

Jetzt gewannen Alle die fast sichere Ueberzeugung, dass sie eine Strasse, einen grossen und wichtigen Communications-Weg des Welt-Verkehrs, eine „*Regia Via*“ (einen Königs-Weg), wie sich ihr Bericht ausdrückt, gefunden hätten. Sie fühlten sich von Freude ergriffen, dankten Gott und mit allgemeiner Beistimmung wurde beschlossen, das Land im Westen zu Ehren des Prinzen, der sie mit officiellen Empfehlungsschreiben versehen hatte, „*Mauritius-Land*“ und das im Osten ihren General-Staaten zu Ehren „*Staaten-Land*“ zu nennen. Der Strasse selbst scheinen sie jetzt noch nicht gleich einen Namen gegeben zu haben. Die Berge der Küsten zu beiden Seiten waren hoch und mit Schnee bedeckt. Sie schienen aber Häfen zum Einlaufen zu gewähren, besonders das *Staaten-Land*. Noch ehe es am 25. Januar dunkel wurde,

*) Ich folge hier in meinen Ausdrücken überall dem Berichte der *Navigatio Australis*.

konnten sie sehen, dass sich dieses Staaten-Land gegen Osten so weit ausdehnte, wie nur die Blicke reichten *). Sie glaubten daher, dass es der Anfang oder Ausläufer eines andern grossen Continents (des supponirten grossen Süd-Continents) sei**).

Als es aber Nacht geworden war, fühlten sie ihr Schiff gewaltig arbeiten und von sehr grossen Wogen hin- und hergeschaukelt, und sie schlossen daraus, dass sie sich schon, wie es wirklich der Fall war, auf den freien Gewässern des Süd-Meeress befänden. Südwestwärts weiter fahrend, entdeckten sie in den folgenden Tagen mehre Inseln, die vor der südlichen Küste des Feuerlandes lagen, und die sie zu Ehren des grossen Staatsanwalts Ian van Oldenbarnevelt, „die Barnevelts-Eilande“ nannten. Von diesen Inseln in südwestlicher Richtung weiter lavirend, hatten sie nach Süden stets den weiten Ocean vor sich, erblickten aber am 29. Januar im Norden ein hohes nach Süden hervorragendes Vorgebirge, das ihnen aus einem einzigen hohen Berge mit beschneiten Spitzen und mit zerrissenen und zerklüfteten Abhängen zu bestehen schien. Sie glaubten, dass es der südlichste Punkt und Bergpfeiler aller nordwärts liegenden Länder und Inseln der Tierra del Fuego und ganz Amerika's sei, und gaben ihm den Namen „Het Kaep van Hoorn“ zu Ehren der Stadt Hoorn, aus welcher Capitän Schouten und die Mehrzahl ihrer Rheder, so wie auch einige ihrer Reisegefährten gebürtig waren. Sie bestimmten die Lage des Caps auf 57° 48' S. Br., was freilich ein ziemlich grosser Irrthum war, da das Cap Hoorn in der That gerade in 56° S. Br. liegt. Sie erkannten damals auch noch nicht, dass das Cap Hoorn bloss die südlichste Spitze einer kleinen Insel sei. Weil sie diese südlichste Partie Amerika's nur von ferne sahen, erschien ihnen der ganze dortige Insel-Archipel als ein zusammenhängendes Ganze.

Ihr Vorrücken nach Westen war langsam und schwierig, denn schon damals machten sie die Entdeckung, dass in diesen Meeresgegenden die Westwinde vorherrschten, eine Erfahrung, die später so viele ihrer Nachfolger häufig genug zu bestätigen das Unglück hatten. Auch wunderten sie sich über die Verschiedenheit des Klimas und Himmels, die beide sehr rauh und trübe waren, und darin mit dem Klima und Himmel auf der Ostseite bedeutend contrastirten***).

*) „Ordinum terra, quoad longissime oculorum radii pertingere poterant; versus Voltturnum expaciebatur.“ Navig. Austr. pag. 56a.

***) In dieser Weise, als die Spitze eines grossen Continents, ist das Staatenland unter andern auf der kleinen Karte dargestellt, welche Jacob Le Maire auf dem der Navigatio Australis vorgesetzten Portrait in der Hand hält.

****) S. Navigat. Aust. pag. 56 b.

Gegen West- und Nordwestwinde lavirend kamen sie am 3. Februar bis zum 59° S. Br. hinab*), und dann mit einer Schwenkung nach Westen und Nordwesten bis zur Breite der Magellan's-Strasse hinauf. Da sie bis dahin ihr „Moritz- und Staaten-Land“ und ihr „Cap Hoorn“ im Norden gelassen hatten, vor sich aber nirgends mehr weder im Westen noch im Süden Land sahen, so schlossen sie nun mit völliger Sicherheit, dass sie sich im Stillen Ocean befänden, und zwar in der Abtheilung desselben, in welche schon Drake und Gueritke hinabverschlagen waren, dass sie mithin ganz gewiss auf der Westseite Amerika's angelangt seien, und dass also jene Strasse, die sie durchfahren hatten, ein Canal sei, welcher den östlichen und westlichen Ocean verbinde.

Erst jetzt gaben sie sich einer von keinem Zweifel mehr getriebenen Freude hin. Die Commandeure liessen der Mannschaft doppelte Rationen austheilen und veranstalteten ein Fest an Bord des Schiffes. Alsdann wurde über die gemachte Entdeckung ein schriftlicher Akt aufgesetzt, den alle Offiziere unterzeichneten, in welchem sie „Gott, dem Schöpfer des Himmels und der Erde“ für seinen Beistand dankten, ihre Thaten kurz erzählten und von der Südspitze Amerika's und den umliegenden Meeren und Inseln im Namen des Prinzen Moritz von Nassau und der Generalstaaten der Niederlande Besitz ergriffen**).

Nun gaben sie denn auch der die Oceane verbindenden Strasse einen Namen und nannten sie „die Meerenge Le Maire“.

Man sollte denken, sie hätten die Strasse so genannt zu Ehren des Vaters Isaac Le Maire's, des Haupt-Armateurs der Flotte, des vornehmsten Unterstützers des ganzen Projekts und des Mannes, der durch seine Erkundigungen und Studien die Existenz einer solchen Meerenge wahrscheinlich gemacht hatte. Allein jenes officielle Document, das sie, wie ich sagte, darüber aufsetzten***), besagt, sie hätten die Strasse „Fretum Jacobi Le Maire“ genannt, also zu Ehren des Sohnes Jacob, unter dessen Mitwirkung oder Oberleitung die Strasse wirklich gefunden war. Mehre Schriftsteller †) haben gesagt, sie hätte gerechter Weise „Schouten's Strasse“ genannt werden müssen. Allein hier wäre dann wieder die Vorfrage zu entscheiden, wer die Expedition eigentlich commandirte und leitete, und eben daraus, dass man den Namen Le Maire dem von Schouten vorzog, scheint wieder hervorzugehen, dass der Sohn Jacob Le Maire wirklich noch etwas anderes an

*) Laët 1. c. S. 515.

***) Dieser Akt steht in der Navigat. Australis pag. 56 b, ist auch bei Mercator und vielen andern Geographen und Historikern wiederholt abgedruckt.

***) S. Navigat. Austr. pag. 57 a.

†) z. B. De Laborde.

Bord der Flotte war, als ein blosser Kaufmanns-Commis oder Super-Cargo. Zudem wird auch berichtet, dass der Capitän Schouten, als sie noch auf der Nord-Ostseite des Feuerlandes nach einer Durchfahrt suchten, gar kein richtiges Vertrauen zum Gelingen ihres Unternehmens mehr gehabt habe. Er soll gerathen haben, das Ganze aufzugeben und lieber um Afrika herum zu segeln. Der junge Le Maire dagegen, so heisst es, habe ausdauernd auf Fortsetzung der Reise in der angefangenen Richtung bestanden, und ihm allein sei daher die Entdeckung der Strasse zu verdanken gewesen*). Der Name Le Maire's-Strasse ist seitdem für ewige Zeiten jener Meerenge geblieben, und er ist auch von allen Nationen adoptirt worden. Spanisch: „Estrecho de la Maire“, Englisch: „Le Maire's Streights“, Französisch: „Déroit de Le Maire“, Lateinisch: „Fretum Lemairium“ etc. — Eben so ist der Name der kleinen Stadt Hoorn an der Südspitze Amerika's verewigt geblieben. Auch die Spanier haben ihn mit der Zeit adoptirt und mit „Cabo de Hornos“ übersetzt. Vielleicht trug dazu etwas bei, dass der Name wegen der Anspielung auf die Bedeutung des Wortes Horn für ein Vorgebirge so passend schien. Der Name der Stadt Hoorn wurde von Le Maire und Schouten später noch ein Mal in der Südsee ausgetheilt, und zwar an eine kleine Inselgruppe (in der Nähe der Salomons-Inseln), die sie „Hoorns-Inseln“ nannten. Hier ist der Name aber wieder verloren gegangen.

Auch von den andern von Le Maire und Schouten ausgetheilten Namen sind die meisten von ganz Europa und von der Geographie adoptirt worden. So der für jenes östliche „Staaten-Land“, den alle Völker in ihre Sprachen übersetzt haben, die Franzosen in „Isle des états“, die Spanier in „Isla de los Estados“, die Engländer in „Staten-Island“. Manche Holländische Namen finden sich in fremden Sprachen und Geographen etwas corrumpt wieder, so z. B. der Name der Insel Barnevelt im Spanischen „Las Barnahelas“. Französische Geographen haben zuweilen aus dem Cap Hoorn ein „Cap Cornu“ (das gehörnte Cap) gemacht. Andere von den Holländern gegebene Namen aber sind gar nicht zur Geltung gekommen, so der Name „Mauritius-Land“, der wieder in den Namen „Feuerland“ oder in der vom Engländer Narborough herrührenden Bezeichnung der grossen Ost-Insel: „Südland des Königs Carl“ aufgegangen ist.

Am 1. März kam das Holländische Entdeckerschiff „Eendragt“, dessen Name eben so wie die Namen der „Victoria“ des Magellan

*) S. hierüber: De Brosse, Geschichte der Schiffahrten nach den Südländern S. 221. Note 18.

und des „Pelikan“ des Drake, und der „Dainty“ des Hawkins in der Entdeckungsgeschichte verewigt ist, auf den Inseln San Juan Fernandez unter dem 34. Breitengrade auf der Höhe der mittleren Parteen von Chile an, und die Holländischen Seefahrer hatten daher die ganze Umseglung Süd-Amerika's von der Le Maire's-Strasse bis in die wärmeren Klimate (über 500 Deutsche Meilen) in der Frist eines Monats*) zu Stande gebracht. Dies war eine äusserst schnelle Reise. Die Nachfolger Schouten's und Le Maire's gebrauchten für dieselbe Fahrt oft viele Monate, und erlitten dabei noch weit grössere Verluste an Menschen und Sachen als sie. — Es drängt sich also auch hier wieder die Bemerkung auf, dass die ersten bahnbrechenden Entdeckungs-Reisen fast immer von einem Glück begünstigt waren, welches ihren Nachfolgern selten wieder zu Theil wurde. Vermuthlich erklärt sich dies zum Theil auch daher, weil zur Anbahnung neuer Wege sich immer nur tüchtige und muthige Männer anboten.

Bei den Inseln Juan Fernandez hielten sich Le Maire und Schouten etliche Tage auf, nahmen Erfrischungen ein und sammelten einige Bemerkungen über die Beschaffenheit dieser Gruppe. Sie waren die ersten Nichtspanier, welche auf jenen Inseln landeten und die sie für das übrige Europa gleichsam entdeckten**). Für Spanien oder vielmehr für Chile waren sie, wie ich oben sagte, schon lange vorher (1572) von dem Chilenischen Piloten Juan Fernandez auf seiner zur Umgehung der Süd-Winde und Süd-Strömungen längs der Küste Peru's und Chile's angestellten Fahrt entdeckt worden. Sie wurden nun bald für alle Umsegler des Caps Hoorn eine erwünschte Station. Die Vorgänger von Le Maire, die durch die Magellan's-Strasse fuhren, hatten gewöhnlich bei der Chilenischen Insel La Mocha angelegt, die nahe am Festlande liegt. Bei der Umseglung des Cap Horn umfuhr man Amerika in grösserem Abstände, mit einem weiten Ausgreifen in den Stillen Ocean und dabei waren denn die Inseln Juan Fernandez, die fast hundert Meilen weit vom Lande abstehen, gelegener. Das Auftauchen ihrer Bedeutung steht also mit der Entdeckung des Caps Hoorn eben so in Verbindung, wie die von nun an häufiger werdende Befahrung der Sebalds- und Falklands-Inseln im Osten von Amerika. Alle den Küsten nahen Stationen verloren von ihrer ausschliesslichen Wichtigkeit, dagegen gewannen die mehr oceanischen Stationen an Bedeutung. Die Fahrt längs Amerika, sowohl die längs der Küsten von Peru und Chila, als auch die längs der Küsten von Brasilien und Patagonien waren

*) Genau genommen vom 25. Januar bis 1. März.

***) S. Laët l. c. S. 491.

bis dahin noch immer mehr oder weniger bloss Küstenschiffahrten gewesen. Durch die Entdeckung des Caps Hoorn erhielt sie mehr den Charakter einer grossen Oceanischen Welt-Schiffahrt.

Le Maire und Schouten kamen nach mancherlei Abenteuern zu dem Ostasiatischen Inselarchipel hinüber, in welchem damals schon die Holländer die Herren waren. Hier trafen sie ihren Vorgänger Capitän Spilberg, der sie nach Iava zu dem dort im Namen der grossen Indischen Compagnie commandirenden Gouverneur Johann Pieter Koenen führte. Dieser, wie auch Spilberg, hielt die Entdeckung einer neuen Strasse neben der des Magellan's den Interessen seiner Obern nachtheilig, confiscirte die „Eendragt“ und arretirte die beiden „angeblichen Strassen-Entdecker“*), als Verletzer des Privilegiums der besagten Compagnie auf die ausschliessliche Befahrung des südamerikanischen Weltweges. Die Mannschaft der „Eendragt“ musste in die Dienste der Compagnie treten. Schouten und Le Maire aber wurden an Bord des Schiffes „Amsterdam“, welches Spilberg commandirte, nach Europa geschafft, um dort ihre Sache zu vertheidigen. Der arme, edle Jüngling Le Maire erlag auf der Heimreise den Anstrengungen und dem Kummer am 31. December**). Schouten langte endlich auf dem Schiffe „Amsterdam“ am 1. Juli 1617 in Holland an, wurde als der sechste Weltumsegler gefeiert und hatte auch die Genugthuung, es noch zu erleben, dass seine Landsleute in der Folge die durch ihn und Le Maire eröffnete neue und kürzere Strasse zu ihren ferneren Weltfahrten benutzten.

Karte zu Le Maire und Schouten

(vgl. Karte Tafel VII).

Die Skizze, auf welcher die Entdeckungen Schouten's und Le Maire's an der Südspitze Amerika's dargestellt sind, ist eine Copie der Karte in dem Buche: „*Diarium vel descriptio laboriosissimi et molestissimi itineris facti a Guillelmo Cornelio Schotenio Hornano Annis 1615, 1616, 1617. Amstelodami 1619*“. (Tagebuch oder Beschreibung der höchst beschwerlichen Reise, welche von Wilhelm Cornelius Schouten von Hoorn in den Jahren 1615—17 gemacht ist). Dieses „Tagebuch“ rührt von Aris

*) So werden Schouten und Le Maire von Spilberg in seinem Reise-Journal genannt.

***) Der Verfasser der *Navigatio Australis* (pag. 74a) sagt bei Gelegenheit seines Todes: *Magni animi juvenis, qui toto hoc itinere luculentum virtutum suarum specimen praebeuit, diligentiamque suam industriam ac prudentiam singularem omnibus nobis ac singulis probavit.*

Claessen (Adrian des Nicolaus Sohn) eines Begleiters und Commissars auf der Flotte Schouten's und Le Maire's her. Die Karte ist wohl ohne Zweifel nach den auf den Schiffen Schouten's und Le Maire's gemachten Aufnahmen der Holländischen Entdecker entworfen worden und stellt die geschauten Gegenden so dar, wie die oft genannten Holländer sie fanden oder sich dachten. —

Die Magellan's-Strasse ist auf ihr nach früheren Englischen und Holländischen (Spilberg) Karten gezeichnet, die östlichen Partien des Feuerlandes aber nach den neuen Holländischen Reconoszirungen.

Die Nordost-Küste des Feuerlandes erscheint hier zum ersten Male ziemlich richtig dargestellt und hat den von Schouten und Le Maire ertheilten Namen: „Mauritius de Nassov“. Bei der Le Maire's-Strasse steht die Inschrift: „Fretum Le Maire a Wilhelmo Schouten Hornano Batavo primum inventum et lustratum. Anno 1616“. (Die Meerenge Le Maire von dem Bataver Wilhelm Schouten von Hoorn zum ersten Male gefunden und erforscht, im Jahre 1616). Diese Inschrift scheint beiden Häuptern der Expedition gerecht werden zu wollen, da sie sie beide nennt. —

Das „State-Landt“ (Staaten-Land) ist als ein sehr langes Stück Festland von unbestimmter Umgrenzung im Osten dargestellt. Ich bemerkte schon oben, dass auf einer kleinen dem Porträt des Le Maire in die Hand gegebenen Karte in der „Navigatio Australis“ hervorzugehen scheine, dass Schouten und Le Maire sich das Feuerland als eine Halbinsel des grossen Süd-Continents gedacht haben.

Die „Eylanden van Barnevelt“ stehen auf unserer Karte in einem etwas zu grossen östlichen Abstände vom Cap Hoorn. Dieses selbst („De Caep Hoorn“) ist als ganz mit dem Festlande verschmolzen und als das äusserste sehr spitz zulaufende Süd-Ende des Welttheils Amerika gezeichnet. Seine Position ist wie in dem Berichte irrthümlich auf $57\frac{1}{2}^{\circ}$ S. Br. angegeben.

Die punktirte Linie („Trac ou chemin de Guillaume Schouten“) deutet in ihren Zickzackwindungen die Route des Schiffes „Eendragt“ beinahe gerade so an, wie sie in dem Reiseberichte geschildert wird.

Beim untern Rande der Karte steht die Inschrift: „Caarte van de nieuwe Passage, bezuyden de Strate Magellani ontdeckt en deurgesielt in den jare 1616 door Willem Schouten van Hoorn“. (Karte von der Neuen Passage, im Süden der Magellan's-Strasse, die in den Jahren 1616 von Wilhelm Schouten von Hoorn entdeckt und durchsegelt wurde.)

5) Nodal 1618.

Die Magellan's-Strasse hatte bis auf die Reise Le Maire's und Schouten's, als der einzige im Süden Amerika's existirende, den

Atlantischen und Stillen Ocean verbindende Canal geglolten. Die Auffindung eines zweiten Thores zur Erdumseglung, einer neuen „Via Regia“, wie die Berichte von Schouten und Le Maire sie nannten, musste daher nicht wenig Aufsehen in der Welt machen. Am meisten wurden dabei die Interessen des Königs von Spanien und Portugal betroffen. Nach den letzten unglücklichen Fahrten der Engländer durch die Magellan's-Strasse mochte Spanien sich in Bezug auf seine Amerikanischen Südsee-Besitzungen einigermaassen beruhigt haben. Es schien darnach als ob die Magellan's-Strasse als ein höchst unbequemer Weg, doch nur mit grossen Schwierigkeiten und nur selten benutzt werden könne. Jetzt aber im Jahre 1618 kamen nun zwei Niederländische Weltumsegler und Südsee-Fahrer auf einmal nach Europa zurück, der Deutsche Spilberg, nachdem er die Magellan's-Strasse sehr rasch durchfahren, und Peru und Chile mit Schrecken erfüllt hatte, und die Holländer Schouten und Le Maire, nachdem sie eine ganz kurze, und wie es schien sehr bequeme Strasse gefunden, das äusserste Südende von Amerika entdeckt und glücklich und rasch umschiff, so wie denn auch dort die den Spaniern so erwünschte Barrikade des südlichen Continents zerstört hatten. Es entstand in Spanien eine ähnliche Aufregung wie vor 40 Jahren bei dem Einbruche des Engländers Drake.

Der Spanische Hof (jetzt König Philipp III.) war daher wie damals so auch dies Mal wieder der erste, der sich beeilte, von dieser neuen Holländischen Entdeckung authentische Nachrichten einzuziehen, und sofort durch seine eigenen Leute den neuen Weg recognosciren und namentlich auch untersuchen zu lassen, ob man ihn etwa durch Anlage von Festungen absperren könne. Die Spanier zogen einige Holländische Matrosen und Piloten, welche die Fahrt von Schouten und Le Maire mitgemacht hatten, in ihre Dienste, liessen zwei Caravelen ausrüsten, sie theils mit diesen Holländern, unter denen ein tüchtiger Amsterdamer Pilot Namens Johann de Moore war, theils mit Spaniern bemannen und stellten sie unter das Commando des Bartolemeo Garcia de Nodal und seines ihm adjungirten Bruders Gonzalo, zweier Seefahrer, die ihre Tüchtigkeit und ihren Muth schon dadurch bewiesen hatten, dass sie bereits bei verschiedenen Gelegenheiten nicht weniger als 76 feindliche Schiffe entweder in Grund gebohrt oder verbrannt oder genommen hatten*).

Den 27. September 1618 reisten sie von Lissabon ab und kamen nach einem kurzen Aufenthalte in Rio Janeiro um die Mitte Januars 1619 bei der Magellan's-Strasse an, nachdem sie den

*) Ultimo viage al estrecho etc. S. 259.

ganzen Atlantischen Ocean so schnell wie keiner ihrer Vorgänger durchschiffen hatten. Sie segelten dann längs der 70 Leguas langen Nordostküste des Feuerlandes hin. Ihr Vorgänger Le Maire war, wie ich sagte, von der Nachbarschaft der Falklands-Inseln aus auf diese Küste und zwar gleich in der Nähe ihres Ost-Endes gestossen. Diese ganze Küste war bis dahin noch nie, wie es durch die Nodals geschah, so in einem Striche und in solcher Nähe recognoscirt worden.

Es ist überhaupt, so unglaublich es scheint, die erste Forschungsreise längs dieser Partie des Feuerlandes, die wir sicher nachweisen können. Jener Hoces, der Capitän Loaisa's, hatte sie vielleicht von Weitem erblickt. Garcia de Nodal, der Haupt-Commandeur der Expedition, recognoscirte, entdeckte und benannte mehre Baien, Häfen und Vorgebirge, die Le Maire und Schouten ununtersucht zur Seite hatten liegen lassen. Er gab dem südlichen Eingangs-Cap der Magellan's-Strasse den Namen „Cabo del Espiritu Santo“. Er entdeckte im Süden dieses Caps einen tief eindringenden Meeres-Arm, von dem er vermuthete, dass er ein zweiter Auslass der Magellan's-Strasse sei, und den er die „Entrada de San Sebastian“ nannte. Dem Cap neben demselben gab er den Namen „Punta de Arenas“ und eben so ertheilte er einem weiter südwärts vortretenden Cap den Namen: „Cabo de Peñas“ (das Felsen-Vorgebirge) und einem noch südlicheren den Namen „Cabo de S. Ines“. Noch im Jahre 1788 zeichnete man in Spanien diese sehr vernachlässigte Ostküste des Feuerlandes nach der Aufnahme Nodals*). Und sogar noch heutigen Tages finden wir auf unsern Karten dieser Küste wenig andere Namen, als die, welche Nodal dort austeilte.

Der Holländische Pilot der Expedition Juan de Moore handelte an der Küste mit den Eingeborenen und erstand unter Anderm für wenige Eisengeräthschaften einen grossen schweren Klumpen gelbglänzenden Metalls, den er für Gold hielt, dessen Existenz aber für die Mannschaft ein grosses Geheimniss blieb. Moore brachte ihn gleich in seine Kajüte und in seinen Koffer unter Schloss und Riegel, und berichtete über diess „Geheimniss“ später bloss dem Könige Philipp von Spanien. In einem ganz ähnlichen Lande wie das südliche Feuerland, nämlich im nördlichen Neufundland erlangte zu derselben Zeit Sir Humphrey Gilbert auch einen gewissen goldglänzenden Metall-Klumpen und behandelte ihn eben so geheimnissvoll in seiner Kajüte wie jener Holländer den seinigen. Ich will jedoch die Bemerkung hinzufügen, dass neuerdings die Chilenen in diesen Gegenden bei ihrer Colonie „Punta

*) Relacion del ultimo viage etc. p. 170.

Arenas“ an der Magellan's-Strasse wirklich Gold gefunden und ein Goldbergwerk eröffnet haben.

Die Nodals fanden die Le Maire's-Strasse an der von den Holländischen Entdeckern angegebenen Stelle am Tage des Heiligen Vincenz und gaben ihr daher den Spanischen Namen „Estrecho de San Vicente“ („Strasse des St. Vincenz“*). Dieser Name hat sich in der Geographie nicht erhalten, wenigstens für die Strasse selbst nicht. Doch trägt eines der Vorgebirge beim nördlichen Eingange der Strasse seitdem noch heutigen Tages den Namen „Cape St. Vincent“. Ehe sie in die Strasse hineinsegelten, setzten die Nodals ihre Fahrt längs der Küste nach Osten noch etwas weiter fort und segelten eine Strecke längs des felsigen Staatenlandes hin, in der Hoffnung, dass sie vielleicht noch einen andern Durchbruch finden könnten. Es heisst, sie seien „30 Leguas längs des Staatenlandes“ gefahren und hätten hier noch immer Berge und Küsten sich weithin nach Osten erstrecken sehen. Da das ganze Staatenland nicht viel mehr als 20 Leguas lang ist, so mag, wenn auch nicht in Bezug auf die Fahrt selbst, so doch in Bezug auf ihre Länge ein Irrthum obgewaltet haben. „Da sie kein Ende des Staatenlandes entdeckten, so glaubten sie, dasselbe gehe, mit andern grossen Süd-Continenten zusammenhängend, bis in die Nähe des Afrikanischen Vorgebirges der Guten Hoffnung herum“**).

Sie kehrten darnach zur Le Maire's-Strasse zurück und fuhren nun, da der Wind sie begünstigte, eben so glücklich durch sie hindurch, wie ihre Vorgänger Le Maire und Schouten. Innerhalb der Strasse selbst gingen sie eine kurze Zeit in einer sehr bequemen Bai vor Anker, der sie den Namen „Bahia del Buen Suceso“ („die Bai des glücklichen Erfolges“) gaben. Sie ist noch heutigen Tages unter dem Namen „Bay of Good Success“ berühmt. Von da wandten sie sich zunächst wieder ostwärts und fuhren ebenfalls „30 Leguas“ längs der Südküste des Staatenlandes hin, wie vorher längs der Nordküste, um zu sehen, ob es nicht doch irgendwo noch von einer andern Meerenge durchsetzt sei. Da sie es aber überall mit hohen Felsen und schneebedeckten Bergen vermauert fanden***), so kehrten sie wieder zur Le Maire's-Strasse zurück, und folgten nun den Spuren der Holländer

*) Relacion del ultimo viage etc. S. 261.

***) S. hierüber die Beschreibung der Reise der Nodals im Anhang zu der Navigatio Australis. pag. 74b. — Laët erwähnt S. 515 dieses Versuchs der Nodals, das Staatenland zu umsegeln, gar nicht, und lässt sie gleich durch die Strasse Le Maire gehen. Eben so die Relacion del ultimo viage.

****) Anhang zur Navig. Austr. pag. 75a.

längs des „Mauritius-Landes“ und der „Barnevelts-Inseln“ zum Cap Hoorn.

Die Nodals hatten den Auftrag, auch noch ferner die Westküste Patagoniens und des südlichen Chile zu untersuchen. Da aber ihre Lebensmittel knapp, Wind und Wetter dagegen für die Magellan's-Strasse äusserst günstig waren, so segelten sie schnell zu dieser hin und durch sie hinaus in den Atlantischen Ocean und dann eben so rasch nach Spanien zurück, wo sie den 9. Juli 1619 glücklich ankamen, ohne, wie es heisst, auch nur einen einzigen ihrer Leute verloren zu haben. Ein kleiner Berg in der Magellan's-Strasse nahe im Osten vom Cap Froward „Nodales Peak“ genannt, erinnert noch heute an ihre Reise.

Die Nodals selbst hielten ihre Reise für eben so merkwürdig, wie ihre Spanischen Zeitgenossen es thaten. Sie verkündigten ihre Ankunft in Spanien mit einer Abfeuerung ihres gesammten Geschützes und mussten alsbald vor ihrem Könige erscheinen, ihm persönlich über die ganze Reise Bericht abzustatten. Sie waren die ersten Seefahrer, die beide Südamerikanische Seethore, das der Le Maire's und das der Magellan's-Strasse, auf derselben Reise beschifft und zugleich auch die ersten, die das ganze Feuerland ringsumher, und das Staaten-Land halb umsegelt und dazu das allersüdlichste Ländchen Amerika's entdeckt hatten. Diess Alles, so wie auch eine zweifache Durchschiffung der ganzen Länge des Atlantischen Oceans von Norden nach Süden hatten sie in neun Monaten und einigen Tagen zu Stande gebracht. — Ihre Fahrt wurde darum überall ausserordentlich bewundert. Sie bewies, dass die Schifffahrt Fortschritte gemacht hatte, und sie würde allerdings auch noch heute als eine sehr schnelle Fahrt gelten. — Der ausführliche Bericht über die Reise wurde daher auch sehr bald (1621) in Madrid publicirt und Auszüge aus ihm in andern Ländern mitgetheilt. In Holland kam ein anderer Bericht über die Reise heraus, der vielleicht von dem oben genannten Holländischen Piloten Juan de Moore abgefasst war, diesem das ganze Verdienst der Reise zuschrieb, sonst aber im Wesentlichen von dem Spanischen Berichte nicht abwich.

Karte zu der Reise der Nodals

(vgl. Karte Tafel VIII).

Tafel VIII ist eine verkleinerte Copie der Spanischen Karte Patagoniens und des Feuerlandes, die sich in dem bald nach der Heimkehr der Nodals (1621) in dem in Madrid erschienenen und von den Nodals selbst verfassten Reiseberichte findet. Sie enthält

alle die von diesen Spaniern recognoscirten Küsten und die von denselben ausgetheilten Namen.

Der Titel der Karte lautet so:

Reconocimiento de los estrecho de Magellanes y San Vicente, Mandado hazer por Su Mgd. en el Real consejo de Indias; partieron de Lisboa en 27 de Setiembre de 1618 y llegaron de buelta a San Lucar en 9 de Julio de 1619. Cabo de las caravelas Bartolome Garcia de Nodal y Capitan Gonçalo de Nodal. Cosmographo Diego Ramires, piloto Juan Manço.

Echa por don Pedro Teizeira Ealbernas,
Cosmograph de Su Mgd.

(Recognoscirung der Meeresstrassen von Magellan und San Vicente, zu machen befohlen von Seiner Majestät im Königl. Rathe von Indien. Sie reisten von Lissabon ab den 27. September 1618 und kamen zurück nach San Lucar am 9. Juli 1619. Befehlshaber der Caravelen waren Bartolomäus Garcia de Nodal und Capitän Gonzalo de Nodal, Kosmograph Diego Ramires, Pilot Juan Manzo).

(Don Pedro Teizeira Ealbernas,
Kosmograph Sr. Majestät hat's gemacht).

Die Küsten von Patagonien scheinen auf unserer Karte nichts Neues zu bieten. Sie wurden wohl nach älteren Spanischen Karten gezeichnet. Auf der Westküste Patagoniens ist der grosse leere Busen im Norden der Magellan's-Strasse auffallend. Gerade hier war das Haupttheater der detaillirten Recognoscirungen und Aufnahmen Sarmiento's gewesen. Der Kartenzeichner „Ealbernas“ scheint nichts von ihnen gewusst zu haben. Sie waren damals schon in den Spanischen Archiven vergraben und wurden erst gegen Ende des 18. Jahrhunderts, wie ich oben sagte, wieder an's Licht geschafft und zu Ehren gebracht.

Ich mache an dieser westlichen Küstenstrecke nur noch auf die unter 48° S. Br. vorkommende Inschrift:

„Aqui se perdio diego Gallego“.

(„Hier ging Diego Gallego verloren“).

aufmerksam, die, wie ich früher gelegentlich bemerkte, auf so vielen Karten vorkommt und an einen oft genannten Spanischen Seefahrer, der zuweilen Diego, zuweilen Fernando heisst, erinnert.

Die Magellan's-Strasse ist, wie es scheint, mit Beihülfe früherer holländischer Karten gezeichnet. Sie enthält mehre holländische Namen in Spanischer Uebersetzung, so z. B. die „Bahia de los Cavalleros“ (die holländische „Ritter-Bai“), die „Bahia de Cordes“ (Bai des Cordes), „Primero Estrecho“, „Segundo Estrecho“ (Erste Engde, Tweede Engde) etc.

Auf der Nordost-Seite des Feuerlandes erscheinen zum ersten Male die von Nodal ausgetheilten, und noch heute gültigen Namen: „Cabo del Espiritu Santo“, „Punta de Arenas“, „Entrada de S. Sebastian“, „C. de Peñas“, „C. de S. Ines“.

Die Le Maire's-Strasse hat den Nodal'schen Namen „Estrecho de S. Vicente“. In der Le Maire's-Strasse selbst erscheint zum ersten Male der treffliche Hafen „del buen Suceso“, der noch jetzt unter dem Englischen Namen „Bay of good Success“ bei allen diese Gegenden besuchenden Seefahrern bekannt ist. Das Staaten-Land ist wie auf der holländischen Karte ohne Abschluss im Osten.

Die Umrisse der Küsten in der Nähe des Cap Hoorn sind kaum wieder zu erkennen. Dieses selbst versuchte Nodal eben so wie die Le Maire's-Strasse umzutaufen. Er nannte es „Cabo de S. Ildefonso“ oder, wie auf unserer Karte steht „Ildefonso“. Bekanntlich drang er damit nicht durch. Die Spanier selbst adoptirten bald allgemein den holländischen Namen, den sie mit „Cabo de Hornos“ übersetzten. Dagegen zeigt die Karte dieses Cap zum ersten Mal in seiner richtigen geographischen Breite. Es liegt auf ihr in 56° S. Br. während, wie ich oben sagte, die Holländer ihm fälschlich $57\frac{1}{2}^{\circ}$ S. Br. angewiesen hatten. Der Kosmograph der Nodals Diego Ramires hatte besser beobachtet, als seine Vorgänger.

Im Südwesten des Caps sind zum ersten Male die allersüdlichsten kleinen Felsenländchen, die man noch zu Amerika rechnen kann, nämlich die Inseln, die jenem Spanischen Kosmographen zu Ehren „Islas de Diego Ramires“ genannt wurden und noch jetzt so heissen, niedergelegt. An der Südwest-Küste des Feuerlandes, die mit sehr rohen Umrissen gezeichnet ist, müssen die Nodals rasch vorübersegelt sein.

Auf den bald nach den Nodals und nach Le Maire und Schouten von den Geographen Europa's entworfenen Karten von Amerika gewahrt man eine Benutzung der Karten beider Seefahrer und eine merkwürdige Vermischung Spanischer und Holländischer Namen. So z. B. giebt der treffliche Niederländer De Laët in seinem „Novus Orbis“ aus dem Jahre 1633 auf seiner Karte von Patagonien und vom Feuerlande (zu pag. 500) beiden ganz die Figur, die sie auf unserer Nodalschen Karte haben und auch die Spanischen Namen derselben, hat dabei aber zugleich die irrigen Breitengrade seiner Landsleute für das Cap Hoorn beibehalten.

Karte Patagoniens und des Feuerlandes von den Jesuiten Chile's

(vergl. Karte Tafel IX).

Tafel IX ist die treue Copie einer in Chile im Verlaufe des 17. Jahrhunderts entworfenen Karte von Chile und den Magellanischen Ländern und Meeren, die sich in der Karten-Sammlung der grossen National-Bibliothek zu Paris befindet.

Die Jesuiten hatten im 17. Jahrhundert ihre Aufmerksamkeit wie auf ganz Süd-Amerika, so auch namentlich auf Patagonien gerichtet und hatten von Chile aus unter den Indianern Araucaniens und südlich davon mehre Missionen gestiftet. Wir besitzen einige von ihnen entworfenen Beschreibungen und auch Karten jener Gegenden aus der Mitte des 17. Jahrhunderts. So unter andern eine sehr grosse und detaillirte, die der Jesuit „Pater Alfons de Oualle“ im Jahre 1646 in Rom drucken liess und die zehn Jahre später (im Jahre 1656) der berühmte französische Geograph Nicolas Sanson d'Abbeville, den die Franzosen den Schöpfer der Geographie Frankreichs nennen, in Paris abermals drucken liess. Diese Sanson'sche Karte ähnelt in den Umrissen der Länder und Flüsse der hier mitgetheilten so sehr, dass man glauben möchte, die eine habe der andern zum Muster gedient oder dass sie beide von demselben Autor herrührten, der auf dem späteren Blatte nur die neuen Entdeckungen hinzufügte.

Unsere Karte trägt kein Datum und auch keinen Namen ihres Urhebers. Sie hat den Titel: „Tabula geographica Regni Chile“ (Geographische Tafel des Reichs Chile). Die Inschrift zur Linken lautet so: „Ad lectorem. In hac mappa Lector omissis longitudinum gradibus solos latitudinum gradus eosque secundum longitudinem Mappae disposuimus, ut Mappa commodius sese inspectantium oculis sisterit“. (An den Leser. In dieser Karte haben wir mit Unterlassung der Längengrade bloss die Breitengrade gegeben und sie längs der langen Seite der Karte angebracht, damit die Karte sich den Augen bequemer darstelle). Die Inschrift in dem kleinen Schilde lautet: „Studio et labore Patris Procuratoris Chilensis Societatis Jesu“ (durch das Studium und die Arbeit des Paters Procurator der Gesellschaft Jesu zu Chile). Da die Karte schon eine Andeutung der Le Maire's-Strasse und den Namen des Cap Hoorn enthält, so muss sie jedenfalls nach dem Jahre 1620 angefertigt worden sein. Ebenfalls scheint es gewiss, dass sie vor 1656, dem Datum der oben erwähnten Karte des Paters Oualle gemacht worden ist, welche schon die im Jahre 1643 ent-

deckte „Brouwer's-Strasse“, und die Insularität von Staaten-Land verzeichnet hat, während die unsrige von dieser Entdeckung noch nichts enthält. Da es vom „Cap Hoorn“ auf unserer Karte heisst, es sei beim Volke („vulgo“) so genannt, so muss wohl schon einige Zeit nach Le Maire's Entdeckung dieses Caps vergangen sein und es ist allen diesen Umständen nach sehr wahrscheinlich, dass wir die Karte etwa um das Jahr 1635, etwas früher oder später, versetzen müssen, und dass sie uns die Kenntnisse und Ansichten darstellt, welche die Chilenen oder ihre industriösen Jesuiten zu dieser Zeit von Patagonien, der Magellan's-Strasse und dem Feuerlande besaßen. Die Küsten-Umriss Patagoniens und des Feuerlandes verrathen keine Bekanntschaft mit den Aufnahmen der Gebrüder Nodal. Die Configuration des Cap Hoorn ist eher der ersten holländischen Darstellung desselben ähnlich.

Bemerkenswerth ist der Name, den unsere Karte diesem Cap giebt. Dasselbe heisst auf ihr: „Cabo de San Salvador“ (das Vorgebirge des Erlösers). Dieser Name kommt sonst, so viel ich weiss, nirgends vor. Vielleicht haben die Jesuiten von Chile diesen merkwürdigen Punkt dem Erlöser selber widmen wollen. Daneben steht noch die Bemerkung: „vulgo de Hoorn“, (beim Volke das Cap von Hoorn genannt).

Im Osten des Feuerlandes ist die Le Maire's-Strasse roh angedeutet. Das Staaten-Land erscheint als ein grosses Stück unbekanntes Festlandes mit der Inschrift „Terra incognita“. Von dem ersten Umsegler des Staaten-Landes Brouwer wusste man damals noch nichts.

Auch die Ostseite Patagoniens ist ziemlich auf's Gerathewohl gezeichnet. Doch kannte man schon die langen auf den Anden entspringenden und in den Atlantischen Ocean mündenden Patagonischen Flüsse, so wie ihren Zusammenhang mit Land-See'n.

Auf der Westseite Patagoniens finden wir den von Sarmiento durchschifften Archipel unter einer ziemlich zutreffenden Breite angegeben, mit der Inschrift: „Insulae triginta a Petro Sarmiento detectae“ (dreissig von Pedro Sarmiento entdeckte Inseln). Dabei seine grosse „Insula Madre de Dios“, (Insel der Mutter Gottes), die noch jetzt so heisst. Gleich im Norden derselben erscheinen die „Chonos“, ein Indianischer Name, der vermuthlich von den Jesuiten in die Geographie eingeführt wurde. Die grosse Insel Chiloe ist ziemlich richtig gezeichnet, und im Norden derselben ist der „Puerto del Inglese“ (der Hafen des Engländers) bemerkenswerth. Ueber diesen Hafen spricht Burney und sagt*), dass in

*) Burney, *History of the discoveries in the South-Sea*. Vol. III. pag. 130—131.

jener Gegend auch in Brouwer's Tagebuch (1643) ein „Englischer Hafen“, den Andere „Chilova“ nennen, erwähnt werde. Er scheine auf einen vor 1643 segelnden Englischen Seefahrer und eine von ihm hier ausgeführte Landung hinzudeuten; doch sei weder Drake, noch Cavendish, noch Hawkins in dieser Gegend gelandet und man forsche vergebens nach einer andern Englischen Fahrt zu dieser Küste um die genannte Zeit. Möglich wäre es indess wohl, dass von den Schiffen der genannten Engländer einige Leute abhanden gekommen und später den Spaniern bei Chiloe begegnet seien und dass davon der „Puerto Ingles“, der auf mehren alten Spanischen Karten, unter andern auch wieder auf der oben erwähnten des Jesuiten Alf. de Oualle vorkommt, seinen Namen erhalten habe.

Die Küste und das Gebiet Chile's sind offenbar mit guter Kunde des Landes gezeichnet, und sowohl die Küstenflüsse und Querthäler, als auch die Spanischen Colonien und Städte reichlich und richtig dargestellt. (Auf meiner sehr verkleinerten Copie habe ich nur die Hauptstädte aufnehmen können.

Die schnurgrade Kette der Cordilleras „Vulcani“ genannt, reicht so weit südwärts, wie Sarmiento sie erblickte, das heisst bis an die Magellan's-Strasse.

Am Fusse der Cordilleras im Osten, in den grossen Ebenen Patagoniens, sind die in diesen Ebenen hausenden Menschen und Thiere der abgebildet. Die meisten der dargestellten Wilden sind noch zu Fuss. Doch erscheint einer zu Pferde, was zu beweisen scheint, dass damals (1635) die Patagonier wenigstens schon angefangen hatten, sich die Nachkommen der Spanischen Pferde, die zuerst gegen die Mitte des 16. Jahrhunderts Don Pedro de Mendoza, der Gründer von Buenos Ayres, zum La Plata gebracht hatte, anzueignen. Hunde, deren auch einige auf unserm Bilde erscheinen, besassnen die Patagonier schon vor der Ankunft der Europäer.

Die wichtigsten der von den Patagonischen Reisenden so häufig erwähnten Thiere finden sich alle auf unserer Karte: der Süd-Amerikanische Löwe oder der Puma, Hirsche und Guanacos in Menge. Bei einer Gruppe Guanacos steht die Inschrift: „Vocantur Guanaci et faciunt Belzuaros“. (Diese Thiere werden Guanaci genannt und sie machen die Belzoar-Steine), eine Angabe, die allerdings vollkommen begründet ist.

Das kleine, auch in ganz Patagonien so häufige Armadillo (Gürtelthier) erscheint auf unserer Karte riesig gross und hat den Namen: „Quiriquincho“*). Auch der Patagonische Strauss ist nicht

*) Der Engländer Musters sagt in seinem Werke über Patagonien, dass „Quiriquincho“ noch heutigen Tages bei den Patagoniern der allgemeine Name

vergessen. Ebenso spielt der in Patagonien so häufige Geier auf unserer Karte eine grosse Rolle. Dicht am Ufer der Magellan's-Strasse sitzt auf einem Zweige ein Papagei, was bemerkenswerth ist, weil man noch am Ende des 18. Jahrhunderts bezweifelt hat, dass dieser tropische Vogel so weit südwärts in so rauhe Gegenden herabkäme. Ich bemerkte oben, dass schon Sarmiento (im Jahre 1580) Papageien bei der Magellan's-Strasse gesehen und erwähnt habe.

Dem Feuerlande werden ganz fabelhafte Bewohner gegeben, „geschwänzte Menschen“. Einer derselben ist mit einem langen Schwanz abgebildet und dazu die Inschrift: „caudati homines hic“. (Hier wohnen geschwänzte Menschen). Bekanntlich hat die Sage solche Menschen häufig in entlegene Weltgegenden versetzt, noch in der Neuzeit in's Innere von Afrika.

Bei der Spitze des Caps Hoorn liegt ein Sonnen-Anbeter auf dem Boden. Wenigstens scheint die Stellung der Figur und die dabeistehende Inschrift, etwas der Art andeuten zu wollen. Sie lautet so: „Ex luto confecta vestimenta exicat (= exsiccat) ad solem“ (die aus Schmutz und Feuchtigkeit zusammengesetzten Kleider trocknet er an der Sonne).

6) L'Hermitte (1623—1626).

Nach den beiden ersten so äusserst glücklichen Reisen durch die Le Maire's-Strasse regte sich in Europa und namentlich in Holland und Spanien eine grosse Theilnahme für dieses „so weit geöffnete Thor, das viel breiter und dabei achtzehn Mal kürzer sei, als die Magellan's-Strasse“. Die Spanier erblickten in ihm nun die bequemste Durchfahrt zur Verbindung ihrer atlantischen und pacifischen Besitzungen und zur Verknüpfung Asien's, Amerika's und Europa's, und die Holländer glaubten, sich den Weg zur Eroberung der reichen Länder Peru und Chile so zu sagen sperrweit geöffnet zu haben. Beide rüsteten sich und bereiteten nun grossartige Flotten für die neue Le Maire's-Strasse vor.

In Spanien berechnete man, dass man jetzt auf diesem Wege in fast halb so kurzer Zeit um die Welt zu den Philippinen, den Molukken und nach China gelangen könne, als bei der Reise um das Cap der Guten Hoffnung herum. Auf dieser bisher gewöhnlichen Route erfuhr man von den wechselnden Monsuns des Indischen Oceans, die an verschiedenen Punkten abgewartet werden mussten, so viel Aufenthalt, dass man gewöhnlich zu einer Fahrt von Spanien

des diesem Volke als alltägliche Speise dienenden Thierchens ist, so wie auch, dass von ihm ein Stamm der Patagonier den Namen „die Quiriquintschen“ erhalten habe.

und Portugal um Afrika herum zu den Philippinen und Molukken 12 bis 16 Monate gebrauchte. Die Nodals hatten dagegen gezeigt, dass man in vier Monaten über den Atlantischen Ocean zur Le Maire's-Strasse gelangen, und durch diese Strasse aus dem Atlantischen in den Stillen Ocean in wenigen Stunden hindurchschiffen könne. Von da und vom Cap Hoorn längs den Küsten von Chile und Peru mit den dort wehenden fast regelmässigen Süd- und Südwest-Winden glaubte man nur einen Monat nöthig zu haben, also von Spanien nach Peru 5 Monate. Von Peru konnte man mit den beständigen Ostpassatwinden leicht in 2 oder 3 Monaten zu den Philippinen hinüberkommen, und „im Ganzen“, so versicherten die Piloten dem Könige von Spanien, „könnte daher die Flotte die ganze Fahrt von Spanien aus durch die Le Maire's-Strasse nach Asien, wenn sich nicht sonst etwas besonderes Widriges ereignete, in 8 oder 9 Monaten vollenden, was ungefähr nur halb so viel sei, als die Fahrt um Afrika herum“ *).

Die Erwartungen waren fast so hoch gespannt, wie einst bei der Entdeckung der Magellan's-Strasse selbst. Der König von Spanien gab sogleich seinem Indischen Hause in Sevilla den Befehl, acht grosse Schiffe mit Truppen, Kriegs- und Lebensbedarf zu versehen und sie unverweilt durch die St. Vincenz- oder Le Maire's-Strasse zu den Philippinen und Molukken zu entsenden. Im November des Jahres 1619, so befahl er, sollte diese Flotte abgehen. Auch wurden wieder einige „Batavische Nauarchen“ (holländische Schiffsmeister) engagirt, um sie dem spanischen Commandanten beizugeben. — Allein diese geplante grosse spanische Flotte kam gar nicht zum Auslaufen. Die Vorstellungen der Kaufleute und die in ihrem Namen redenden Gouverneure von Peru, Lima, Panama, Mexico verhinderten es. Die spanischen Häfen an der Südsee hatten jetzt ein Interesse daran, dass es bei dem alten ihnen geläufig gewordenen und ihnen auch sicherer und bequemer scheinenden Handelswege über den Isthmus von Panama und von den westlichen amerikanischen Häfen nach China und den Philippinen bleibe, und dass kein anderer Seeweg von Spanien aus dahin angebahnt würde. Die Nodals hatten daher lange keine spanischen Nachfolger **).

Die Holländer rüsteten sich dagegen um so nachdrücklicher, ihre Le Maire's-Strasse für ihre Zwecke zu nutzen. Der Waffenstillstand, den sie mit Spanien im Jahre 1609 geschlossen hatten,

*) Alle diese Betrachtungen, Berechnungen und Aeusserungen über die von der Le Maire's-Strasse erwarteten Vortheile sind in der Navig. Austr. Fol. 75 a und b vorgebracht. Sie rühren von einem Zeitgenossen her, der nur wenige Jahre nach der Entdeckung der Strasse, im Jahre 1621, schrieb.

***) S. „Ultimo viage al Estrecho“ etc. pag. 263.

war im Jahre 1621 abgelaufen, und so traten sie wieder mit ihrem Erbfeinde in offenen Krieg. Sie rüsteten grosse Flotten aus gegen die spanischen Besitzungen in Amerika, eine gegen Brasilien und eine zweite, die auf Peru gerichtet war. Für diese letztere Unternehmung, die uns hier allein angeht, brachten sie eine mit beinahe 2000 Leuten und 300 Kanonen versehene Flotte von 11 grossen und bestversorgten Schiffen zusammen, und der Prinz Moritz und die General-Staaten übergaben das Commando derselben dem Admiral Jacob l'Hermite, der sich schon früher in Ostindien ausgezeichnet hatte. Die Grösse dieser Flotte, die in der Geschichte der Niederlande gewöhnlich als „die nassauische Flotte“ bezeichnet wird, liess hinreichend erkennen, dass es hier nicht bloss auf geographische Entdeckungen, vielmehr auf nichts mehr und nichts weniger als auf einen Angriff auf Peru und Chile und auf Eroberung dieser Länder, „die eigentliche Quelle des Reichthums und der Macht Spaniens“, abgesehen war. Es ist die erste grossartige Expedition, welche eine Umschiffung Amerika's im äussersten Süden zu Stande gebracht hat.

Unter den Offizieren l'Hermite's befand sich auch ein deutscher Capitän, Adolph Decker, der nachher der beste Geschichtschreiber dieser Unternehmung geworden ist. Auch gab man der Flotte einen Steuermann Namens Valentin Jansz mit, der schon mit den Nodals in jenen Gegenden gewesen war. Nach einer langwierigen Fahrt von neun Monaten (im Anfang Februar 1624) gelang es dem Admiral l'Hermite unter der Führung des genannten hier, wie gesagt, kundigen Piloten, die Le Maire's-Strasse wieder aufzufinden und zu durchschiffen. Der schöne Hafen in der Le Maire's-Strasse, den die Nodals „Bahia del buen suceso“ genannt hatten, erhielt von den Holländern den Namen „Valentyn's-Bay“. Doch wurde später jener spanische Name in sein altes Recht wieder eingesetzt und der holländische Name Valentyn's-Bay einem andern Hafen in der Nachbarschaft gegeben, wo er noch jetzt das Andenken an jenen holländischen Seefahrer lebendig erhält*).

In der Nähe des Cap Hoorn entdeckte l'Hermite einen tief in's Feuerland eindringenden Meeres-Einlass, den er „die Bay von Nassau“ nannte, und der auch noch heutigen Tages so heisst. Er glaubte, es sei ein das Feuerland durchschneidender Meeresarm, der mit der Magellan's Strasse in Verbindung stehe. Bei der Untersuchung der Nassau-Bai bemerkte l'Hermite auch, dass das Cap Hoorn, welches Schouten und Le Maire als einen conti-

*) S. über diesen Punkt Burney, *History of the discoveries in the South-sea*, Vol. III. pag. 10.

mentalen Theil und Ausläufer des grossen Feuerlandes dargestellt hatten, nur einer kleinen Inselgruppe angehöre, die man nun nach dem Entdecker „die L'Hermite-Inseln“ nannte, welchen Namen sie noch tragen. (Englisch: „Hermite Isles“.)

Es wurden auch noch einige andere neue Baien und Buchten des Feuerlandes gefunden und benannt. So die „Windhond-Bay“ (nach einem Schiffe der Flotte „de Windhond“ [der Windhund] genannt), der Canal „Goree Road“, die „Schapenham's-Bay“ (zu Ehren des Vice-Admirals der Flotte Schapenham so genannt), deren holländische Namen zum Andenken an die Expedition L'Hermite's, welche mehr zur Kenntniss der Geographie des Südens des Feuerlandes beigetragen hat, als irgend eine andere Entdeckungsreise*) noch jetzt auf den englischen Admiralitäts-Karten figuriren.

L'Hermite erreichte mit seiner Flotte den seinen Schiffen bestimmten Sammelplatz bei der Insel Juan Fernandez. Von hier aus wüthete dann er und nach seinem bald vor Callao in Peru erfolgten Tode sein Nachfolger im Commando Schapenham ärger, als die Nordwestwinde, unter den Schiffen und Häfen der Spanier in Peru und Chile. Der letztgenannte Befehlshaber führte die Flotte, ohne freilich Peru erobert zu haben, zu den Philippinen und zum Ostindischen Insel-Archipel hinüber, wo er ebenfalls starb und wo die meisten seiner Fahrzeuge entweder verloren gingen oder eine andere Bestimmung erhielten.

Ein Schiff der Nassauischen Flotte kam endlich im Jahre 1626 nach dem Texel zurück und wurde als dasjenige betrachtet, welches die siebente Weltumseglung zu Stande gebracht hatte. Im Jahre 1628 kehrte auch der oben genannte deutsche Capitän Decker mit einem Reste der Mannschaft heim und liess dann bald darauf (im Jahre 1629) seine treffliche Schilderung dieser Unternehmung in Strassburg drucken. Sie ist in mehre Sprachen übersetzt und in verschiedenen Werken wieder abgedruckt worden.

V. Reisen der Holländer, der Bukkaniers und Anderer. Entdeckung der Insularität des Staatenlandes und des freien Oceans im Süden Amerika's.

1) Brouwer (1643).

Das einzige Land im Süden von Amerika, über dessen Hauptumrisse nach den ersten Reisen durch die Le Maire's-Strasse noch Ungewissheit herrschte, war das sogenannte „Staatenland“. Weder die beiden Nodals, die das Ende dieses Landes vergebens gesucht hatten, noch auch Le Maire und L'Hermite, die durch die Le

*) Burney l. c. pag. 16.

Maire's-Strasse passierend, dasselbe ununtersucht zu ihrer Linken liegen liessen, hatten seine Beschaffenheit und Gestaltung vollständig erkannt. Die Nodals hatten durch ihre Berichte über das Staatenland die alten irrigen Ansichten der Geographen sogar eher bestätigt, als berichtigt, indem sie die Meinung aussprachen, „dass es sich vermuthlich weit bis nach Afrika und zum Cap der Guten Hoffnung hinüber erstrecke“. Der Anblick des Staatenlandes schien diese Ansicht auch einigermaßen zu unterstützen. Aeusserste Inseln und Landzipfel, mit denen grosse Gebirgsreihen und Ländermassen endigen, laufen häufig ganz allmählig und immer niedriger werdend aus. Beim Staatenland dagegen findet ein solcher Verlauf nicht statt. Es erhebt sich vielmehr noch einmal und gleichsam einen neuen Anlauf nehmend zu sehr hohen und wilden Felsen und mit Schnee bedeckten Gebirgen, und übertrifft darin noch das Feuerland, dem es sich südöstlich anschliesst*). Man mochte daher leicht auf den Gedanken kommen, dass hier ein anderer Continent von Neuem beginne und nicht der alte sich verlaufe, und da man schon so lange die Idee eines grossen Süd-Continents festgehalten hatte und nur schwer und gleichsam erst durch völlige Evidenz gezwungen, Schritt vor Schritt davon losliess, so nahm man daher noch längere Zeit das Staatenland als einen äussersten Arm dieses unbekanntes Continents und verzeichnete es auch auf den Karten als eine Halbinsel. Nur solche vor- und umsichtige Geographen, wie der Niederländer Laët liessen das Ostende des Staatenlandes offen. Doch erschien es gewöhnlich als ein sehr langes Stück Land, im Westen in der Le Maire's-Strasse geschlossen, ostwärts aber weit aufgesperrt und mit unbestimmten Linien sich verlierend.

Das Verdienst, die Insularität des Staatenlandes erkannt und festgestellt zu haben, erwarb sich der holländische Seefahrer Hendrick Brouwer, der im Jahre 1643 diese Gegenden besuchte.

Nach dem missglückten Versuche der grossen „Nassau'schen Flotte“ zur Eroberung der spanischen Colonien in Peru und Chile kamen die Holländer auf die Idee, mit den Eingebornen dieser Länder Verbindungen anzuknüpfen, um sie in ihr Interesse zu ziehen, Handel mit ihnen zu treiben und sie zur Empörung gegen die Spanier zu reizen. Hendrick Brouwer, ein angesehenes Mitglied der grossen holländisch-ostindischen Compagnie und dann auch einer der Directoren der west-indischen Compagnie war diesem Plane besonders geneigt und erbot sich selbst zu diesem Zwecke eine Flotte nach Chile hinüberzuführen.

*) Anson (Voyage round the World. 4th edition. London 1748 pag. 105) sagt: „The Island of Statenland far surpasses the Tierra del Fuego in the wildness and horror of its appearance.“

Ihm wurde im Jahre 1642 das Commando von drei grossen wohlausgerüsteten Schiffen übergeben und er segelte mit ihnen am 6. November vom Texel aus, um über Brasilien durch die Le Maire's-Strasse nach Chile zu gehen. Der schöne Hafen in der Le Maire's-Strasse, die „Valentyn's-Bay“ (Bahia del buen suceso) wurde seinen Schiffen als Rendezvous bestimmt*). Bei der Ankunft vor der Le Maire's-Strasse fand Brouwer aber Wind und Wetter so ungünstig für eine Durchfahrt, dass er nach mehreren vergeblichen Versuchen diese aufgab und sich weiter ostwärts hinauswandelte. Hier gelang es ihm, das östliche Ende des Staatenlandes zu finden, südwärts um dasselbe herumzusegeln und dann, ohne weiteren Hindernissen zu begegnen, in westlicher Richtung den oben genannten Valentyn's-Hafen am südlichen Ausgange der Le Maire's-Strasse zu erreichen. Er hatte also Staatenland ganz umschiffet und dessen Insularität bewiesen, was bisher noch keinem seiner Vorgänger gelungen war.

Dies war der einzige Erfolg, der Brouwer's Namen in der Geschichte der Geographie verewigt hat. Im Uebrigen war seine Unternehmung so unglücklich und unfruchtbar, wie die L'Hermite's. Die Südspitze Amerika's umsegelnd kam er zwar auf der Westküste Patagoniens an, erreichte die grosse Insel Chiloe und traf dort in einem Hafen unter $41^{\circ} 30'$ S. Br., der nach ihm eine Zeit lang den Namen „Brouwer's-Hafen“ trug, ein, starb aber daselbst den 7. August 1643. Sein Nachfolger im Commando, Vice-Admiral Harkmans, erreichte Valdivia, unterhandelte dort vergebens mit den Eingebornen, die ihm weder Gold, noch Waaren, noch Lebensmittel geben wollten und konnten, und verliess endlich am 28. October 1643, weil es seinen Schiffen und Mannschaften an allem Nöthigen zu gebrechen anfang, diese Gegend. Er segelte nicht auf dem Wege seines Vorgängers Brouwer, sondern durch die Le Maire's-Strasse in den Atlantischen Ocean zurück und kam am 28. December 1643 in Pernambuco in Brasilien an.

Was Brouwer und Harkmans selbst von der Bedeutung ihrer Umsegelung des Staatenlandes gehalten haben, wird in dem Bericht über ihre Reise nicht deutlich gesagt. Ihre Zeitgenossen aber, welche sich, wie gesagt, von der Idee der Existenz eines grossen Continents im Süden Amerika's nicht so leicht lossagen konnten und diesen Continent sich, so zu sagen, nur Brocken für Brocken entreissen lassen wollten, glaubten, dass Brouwer nicht durch freies Meer, sondern nur durch eine Meerenge zwischen Staatenland und dem grossen Südlände durchgeschlüpft sei, und sie

*) S. hierüber und über den Verlauf der ganzen Expedition Burney, *History of the discoveries in the South-Sea*. Vol. III. pag. 113 ff.

nannten diese eingebildete Meerenge: „Brouwer's-Canal“, den sie sich der Le Maire's-Strasse ähnlich dachten. Derselbe wurde noch lange nach Brouwer auf vielen Karten dargestellt und in vielen geographischen Werken beschrieben. Sogar noch in dem bekannten grossen allgemeinen historisch-geographischen Dictionnaire von Hoogstraten und Schuer, das im Jahre 1733, also fast hundert Jahre nach Brouwer's Reise gedruckt wurde, findet sich in dem Artikel „Brouwer“ folgende Bemerkung: „Brouwer ist eine Meerenge in Süd-Amerika, in der Magellan's-See belegen, im Süden der Le Maire's-Strasse. Sie wurde im Jahre 1643 von den Holländern unter der Anführung des Admirals Hendrick Brouwer entdeckt“*).

Und auch der französische Präsident Ch. de Brosses drückt sich in seiner zuerst im Jahre 1756 in Paris gedruckten: „Histoire des navigations aux Terres australes“ sehr zweifelhaft über diesen Gegenstand aus. In der im Jahre 1767 zu Halle veröffentlichten deutschen Uebersetzung seines Werkes S. 312 lauten seine Auslassungen über Brouwer's Entdeckung so: „Der Canal und das Land Brouwer war, wie man sagt, im Jahre 1643 von einem holländischen Capitän, Namens Heinrich Brouwer entdeckt worden, der dem Canal, so wie auch dem Lande, welches seine östliche Küste ausmacht, seinen Namen gegeben hatte. Man weiss noch jetzt nicht, ob es mit einem festen Lande zusammenhängt, oder ob es eine Insel ist, welches Letztere wahrscheinlich ist“ etc. Viele glaubten also noch länger als ein Jahrhundert nach Brouwer an einen Canal und an ein Festland zu dessen Seite im Osten.

Karte zu Brouwer

(vgl. Karte Tafel X).

Das Bild Nr. X. ist einer Karte von Amerika der Niederländer Gerhard und Leonard Valk entnommen. Sie ist eine der zahlreichen Karten, auf welchen die „Brouwer's-Strasse“, deren Nichtexistenz man später erkannte, verzeichnet und benannt wurde.

Sie findet sich in dem Atlas: „Nova telluris geographica totius projectio. Edita per Gerardum Valk. Amstelodami Anno 1706,“ und trägt den Titel: „America aurea, pars altera Mundi. Auctoribus Gerardo et Leonardo Valk“. (Das goldene Amerika, der andere Theil der Welt, gezeichnet von Gerard und Leonard Valk.)

Die Gebrüder Valk waren Mitglieder einer bekannten niederländischen Kupferstecher-Familie. Sie haben im Anfange des

*) S. „Groot Algemeen Historisch-Geographisch Woordenboek van David von Hoogstraten en van J. L. Schuer“. Amsterdam 1733. Artikel „Brouwer“.

18. Jahrhunderts viele Karten gezeichnet und publicirt, welche durch ihre Ausführung beweisen, dass ihre Urheber fleissig studirten und sich in den Besitz alles zur Zeit vorhandenen Materials zu setzen suchten. — Auch auf der hier mitgetheilten Karte der Südspitze Amerika's haben sie Alles verzeichnet, was man damals von diesen Gegenden entdeckt hatte oder zu wissen glaubte.

Der Name Magellan's spielt auf der Karte eine grosse Rolle, wie dies bei vielen Kartenzeichnern und Geographen jener Zeit und auch noch bei späteren der Fall gewesen ist. Die ganze südliche Halbinsel Amerikas, unser „Patagonien“, wird mit „Terra Magellanica“ (Magellan's-Land) benannt. Das Meer im Süden, Südwesten und Südosten des Feuerlandes, das wir jetzt auf der einen Seite dem Atlantischen, auf der anderen dem Stillen Ocean zutheilen, wird unter dem Namen „Mare Magellanicum“ zusammengefasst. Ich bemerkte schon gelegentlich, dass der berühmte Name Magellan's sich in neuerer Zeit wieder in viel bescheidenere Grenzen zurückgezogen hat.

Die Hafennamen auf der Ost- und Westküste Patagoniens bieten nicht viel Interessantes. An der Magellan's-Strasse selbst sind die Namen „Nombre de Jesus“ und „Cabo de S. Filipe“ bemerkenswerth als fortdauernde Erinnerungen an die von Sarmiento dort im Jahre 1583 gestifteten spanischen Colonien. Der Name seiner bald wieder verschwundenen Philipps-Stadt (Ciudad del Rey Filipe) war zur Zeit der Anfertigung unserer Karte schon auf ein Cap oder einen Berg übergegangen: „Cabo de San Filipe“, der noch heutigen Tages zur Erinnerung an jene Colonie „Mount S. Felipe“ heisst. Unser Bild zeigt, wie solche Traditionen sich von Karte zu Karte übertragen haben. Auch an der Südküste des Feuerlandes sind noch einige spanische Traditionen oder Namen hängen geblieben. So das „Cap S. Alfonso“, eine Verdrehung des Namens „Cabo de S. Ildefonso“ (oder Idefonso), den der Spanier Nodal dem Cap Hoorn gab. Daneben befindet sich auch der richtige und gültige holländische Name „C. Hoorn“.

„Pepys I.“ ist eine der vielen Inseln, welche Seefahrer in der Umgegend der Malouinen gesehen haben wollen, die aber unter der geographischen Breite, welche sie ihnen gaben, gar nicht existirten. Der Name der Pepys-Insel rührt von dem Capitän Cowley her, mit dem Wilhelm Dampier im Jahre 1683 um Süd-Amerika herum in die Südsee fuhr, und der diese Insel als mit Holz und guten Häfen versehen und unter 47° S. Br. gelegen beschreibt. Cowley gab ihr diesen Namen zu Ehren des Herrn Samuel Pepys, des „Patrons der Seefahrer“ und Secretärs Sr. Königl. Hoheit James, Herzogs von York, als dieser Ober-Admiral von England war. Sie figurirt seitdem auf vielen Karten, obgleich in Wirklichkeit

keine Insel an der ihr angewiesenen Stelle vorhanden ist. Sie steht auch auf unserer Karte in der von Cowley bezeichneten Breite. Nichtsdestoweniger ist man in Verlegenheit, zu sagen, welche Insel hier gemeint sein könne. In der ganzen Nachbarschaft findet sich auf unseren heutigen Karten keinerlei Insel*).

Cowley sagt, von der „Pepys-Insel“ sei er zu den Sebaldinen-Inseln in 51° 25' S. Br. gefahren**). Auf unserer Karte finden wir dieselben in der angezeigten Breite unter dem Namen „I. Sebald de Waard“. Diese kleinen Inseln im Westen der Malouinen entdeckte, wie ich oben erzählte, im Jahre 1599 der Holländer Sebald de Weert, der Begleiter des Cordes. Von ihm erhielten sie den Namen „Sebald de Weert's-Inseln“ oder „die Sebaldinen“. Jetzt heissen sie „Jason-Islands“.

„Falklands-I.“. Die Falklands-Inseln waren zu der Zeit, in welcher unsere Karte gemacht wurde (1706), schon von vielen Seefahrern gesehen. Aber erst im Jahre 1690 wurden sie von dem Engländer John Strong näher untersucht. Er entdeckte und durchsegelte auch den breiten Canal, der sich mitten durch diese Inseln hindurchzieht und den er zu Ehren seines Gönners, des Lord Falkland, „Falkland-Sound“ nannte. Dieser Canal, von dem auch die ganze Inselgruppe ihren heute allgemein gültigen Namen bekam, ist deutlich auf unserer Karte bezeichnet und genannt. Doch haben die Inseln auf beiden Seiten noch unbestimmte und unfertige Umrisse.

Das für uns Wichtigste auf unserer Karte ist aber das als völlig gelöste Insel dargestellte „Staatenland“ und die bei ihr vorübergeführte „Straat van Brouwer“ (Brouwer's-Strasse). Schon im Jahre 1643 segelte, wie ich oben erzählte, Hendrick Brouwer im Osten um das Staatenland herum und bewies die Insularität des Staatenlandes. Er selbst oder jedenfalls seine Zeitgenossen glaubten nicht, dass er diese Umseglung, wie es wirklich der Fall war, durch das freie offene Meer bewirkt habe. Weil sie noch an einem zum Staatenlande heranragenden grossen Südland festhielten, so meinten sie, dass hier nur ein neuer Canal, ähnlich wie die Le Maire's-Strasse, gefunden sei und nannten dieselbe nach Brouwer. Diesen phantastischen Canal findet man auf unserer Karte deutlich gezeichnet, dazu im Osten auch ein Stück Land von unbestimmten Umrisen, vermuthlich um anzudeuten, dass es noch eine Halbinsel des grossen Süd-Continents sein

*) S. über Pepys-Insel: Burney, History of the discoveries in the South-sea. Vol. IX. pag. 137 ff.

**) S. hierüber John Harris, Complete Collection of Voyages etc. I. London 1744. pag. 79.

könne. Auch noch von mehren Nachfolgern des Brouwer, die im Osten um das Staatenland herunkamen, wurde geglaubt und gesagt, dass sie „durch die Brouwer's-Strasse vom Atlantischen Ocean in die Südsee hinausgekommen seien.“ Erst durch wiederholte Seefahrten in diesen Gegenden im Anfange des 18. Jahrhunderts verschwand dieses Phantasiestück aus den Reiseberichten und von den Seekarten völlig.

Man kann sagen, dass die von Columbus eingeleitete Reihe von Fahrten zur Auffindung einer Strasse durch die südlichen Länder Amerika's zum Stillen Ocean mit der Brouwer's-Strasse endigten. Zuerst suchte Columbus eine solche Strasse im Hintergrunde des Caraibischen Meeres und liess sie auch auf Karten verzeichnen. Bald nach ihm suchten sie Pinzon und Solis in verschiedenen Buchten und Baien Brasiliens, im Hafen von Rio Janeiro, in der Mündung des La Plata-Stromes. Darnach fand eine solche Strasse Magellan im Süden Patagoniens. Später entdeckte Le Maire eine zweite im Osten des Feuerlandes und zuletzt Brouwer wieder eine sogenannte Strasse im Osten des Staatenlandes, die aber dann längere Zeit nach ihm mit dem grossen Ocean verschmolz.

2) Narborough (1669).

Wie die Unternehmung L'Hermite's zur Eroberung Peru's und Chile's, so war also auch die Expedition Brouwer's zur Anknüpfung von Verbindungen mit den Eingebornen dieser Gegenden gescheitert. Da die Spanier mittlerweile auch grössere Kriegsflootten in der Südsee hielten und ebenfalls trachteten, ihre Südsee-Häfen besser zu befestigen*), so dauerte es denn einige Jahrzehnte, bis ein Mal wieder eine bedeutende Expedition aus dem Atlantischen zum Stillen Ocean hinüberging. Die Magellan's-, so wie auch die Le Maire's-Strasse geriethen darüber wieder ziemlich in Vergessenheit. Erst im zweiten Jahrzehnt des 17. Jahrhunderts wurden jene Gegenden von Neuem der Dunkelheit, in die sie abermals in ähnlicher Weise wie zu Drake's Zeit verfallen waren, entrissen.

Der König Karl II. von England und sein Bruder, der Herzog von York, der damals „High Admiral“ war, entschlossen sich, die Idee, die der Holländer Brouwer gehegt, aber nicht glücklich ausgeführt hatte, nämlich den Plan, die Eingebornen Chile's zu einem Handelsverkehr mit dem Nichtspanischen Europa anzuregen, wieder aufzunehmen und zum Vortheil Englands auszubeuten. Ausserdem sollten auch Entdeckungen gemacht, namentlich nach einer Meeresstrasse im Norden von Amerika von der Südsee (von Californien)

*) S. hierüber: *Relacion del ultimo viage etc.* S. 264.

zum Nord-Atlantischen Ocean nach dem Plane von Francis Drake gesucht werden*). Es wurden zwei Schiffe ausgerüstet und mit allem sowohl für den Handel mit den Indianern als für eine Entdeckung im Norden Nöthigen versehen und die Führung derselben dem Capitän John Narborough, der früher schon verschiedene Meere der Welt durchsegelt hatte, übergeben.

Narborough fuhr den 26. September 1669 mit beiden Schiffen von England aus, wurde aber von einem derselben, welches ein Capitän Bachelour befehligte, schon sehr bald in einem Sturme in der Nähe der Küste Brasiliens „in feiger und verrätherischer Weise“ in Stich gelassen. Da dieses Schiff gerade alle für die im Nordwesten Amerika's beabsichtigte Entdeckung nöthigen Materialien, Instrumente, reichliche Lebensmittel und eine kleine Entdecker-Sloop an Bord hatte und damit nach England zurückkehrte, so konnte aus der weiten Fahrt nach Californien etc. nichts werden. Narborough segelte mit dem einen ihm gebliebenen Schiffe „the Sweepstakes“ (dem Preis-Gewinner) weiter und seine Reise ist nur für die Magellan's-Strasse und für Patagonien bedeutsam geworden.

Er ging von Brasilien längs der Ostküste Patagoniens hinab, sprach, wie die Meisten seiner Vorgänger in Port Desire und in Port San Julian vor und segelte dann in die Magellan's-Strasse ein, in welcher seit den Brüdern Nodal kein Seefahrer, wenigstens kein namhafter, wieder gewesen war. Warum er diesen alten Weg und nicht den neuen durch die Le Maire's-Strasse wählte, wird nicht gesagt. Er kam glücklich durch die Magellan's-Strasse hindurch und hielt sich dann bei ihrem westlichen Ausgange nördlich umkehrend, so viel als möglich in der Nähe der Küsten und Inseln Patagoniens, auf die ja eine seiner Hauptabsichten gerichtet war. Er entdeckte hier einige Häfen, landete auf einigen Inseln und gab mehren Punkten Englische Namen. Einige dieser Namen sind bis auf unsere Zeit haften geblieben. So: „Noman's Island“, eine kleine Insel, im Süden von Chiloe, bei den Indianern „Huafo“ genannt, dessgleichen „Narborough's Island“, eine kleine Insel, bei den Indianern „Ypeen“ genannt in 44° 40' S. Br.

Narborough kam nordwärts bis Valdivia hinauf, war aber hier in seinen commerciellen und politischen Unterhandlungen mit den Spanischen Colonisten und ihren Indianischen Unterthanen sehr wenig erfolgreich. Er war zwar ein erfahrener Seemann, aber kein geschickter Diplomat und verliess Valdivia und Chile mit demselben Misserfolge, wie sein Vorgänger, der Holländer Brouwer.

*) S. hierüber: Burney, History of the discoveries to the South Sea. Vol. III pag. 318 ff.

Am 21. December 1670 kehrte er von Valdivia zur Magellan's-Strasse zurück, die er nun abermals forschend und beobachtend durchfuhr. Von dieser erlangte er daher eine gute Kenntniss. Die Karte, welche er von ihr damals entwarf, diente allen späteren Englischen Karten derselben Strasse zur Grundlage*). Daher mag es auch kommen, dass mehre der von ihm in der Magellan's-Strasse ausgetheilten Namen noch heutzutage Gültigkeit haben. Er war es, der am westlichen Eingange der Strasse den kleinen merkwürdigen Felsen-Inseln, welche die alten Spanier „las Evangelistas“ genannt hatten, den modernen Namen „Direction-Islands“ (die Orientirungs-Inseln) gab, weil er sie als ein vortreffliches Merkzeichen für die Magellan's-Strasse erkannte. Von ihm rührt ebenfalls die noch heute gebräuchliche Benennung der grossen Insel auf der Südseite des westlichen Eingangs der Strasse her, die er ihres traurigen öden Anblicks wegen „Desolation-Island“ nannte, und eben so der Name der kleinen Inseln auf der Nordseite der Strasse, deren westlichste das berühmte Victoria Cap trägt, und welche auf den Englischen Seekarten „Sir John Narborough's Isles“ heissen. Von ihm wurde auch beim östlichen Ende der Strasse die grösste Insel des Feuerlandes zu Ehren seines königlichen Gönners und Patrons „King Charles Southland“ genannt. Auch in der mittleren Partie der Strasse gab er mehre noch dauernde Namen, so z. B. das noch jetzt oft genannte „Cape Quod“ oder „Quad“, — die „Westminster-Insel“, die er so nannte, weil ihre wunderlich gestalteten und hohen Felsen ihn an die Westminster-Halle in London erinnerten, — den „Crooked Reach“ (eine gekrümmte und verwickelte Partie der Strasse). — Dass er es auch, wie ein trefflicher Spanischer Autor**) zu verstehen giebt, gewesen sei, der zuerst den Namen „the long Reach“ (Spanisch „la Calle larga“) für eine sehr bekannte mittlere Partie der Strasse in die Geographie eingeführt habe, bezweifle ich. Ich glaube, dass dieser Name schon früher bei den Englischen Seefahrern existirte***).

In Narborough's Berichten findet man die erste etwas eingehende Schilderung des riesigen und berühmten fucus der Magellan's-Strasse (fucus giganteus). Nach den Englischen Forschern King und Fitzroy wäre er auch der erste gewesen, der die Anwesenheit von Papageien bei der Magellan's-Strasse erwähnt hätte. Doch habe ich schon gesagt, dass bereits Sarmiento und Andere das so weit südliche Vordringen dieser Vögel beobachtet haben.

*) Burney l. c. p. 376.

**) Relacion del último viage. S. 265.

***) S. darüber oben.

Wie Narborough selbst, so verfasste und publicirte auch einer seiner Begleiter John Wood einen Bericht über diese Reise. Da er in demselben seinen Chef Narborough nie nennt, so hat diess mehre Geschichtschreiber der Magellan's-Strasse, unter andern den trefflichen Verfasser des Buchs: „Relacion del ultimo viage etc.“, zu dem Irrthum verleitet, eine eigene von Wood befehligte Expedition anzunehmen, während seine und Narborough's Reisen dieselben gewesen sind*).

Man sagt, dass König Karl II. auf so grosse Erfolge und Vortheile von dieser Reise gehofft hätte, dass er, von Narborough's Ankunft in den Dünen (im Juni 1671) hörend, selbst in seiner königlichen Jacht auf der Themse ihm entgegengeeilt sei, um ihn zu begrüßen und seine Berichte zu empfangen. Er erhob ihn auch zur Belohnung seines Dienst-Eifers in den Ritterstand.

3) Veá (1675).

Wie im 16. Jahrhundert nach der Fahrt des Drake, so setzten sich auch nun wieder nach dem Auftreten Narborough's an der Küste von Chile die dortigen Spanischen Machthaber in Bewegung und suchten den Fremden an der Magellan's-Strasse zu begegnen. Der damalige Vice-König von Peru Don Baltasar de la Cueva liess einige Jahre nach Narborough (1675) eine Expedition von einem Schiffe und zwei grossen Barken unter Don Antonio de Veá von Callao bei Lima zur Magellan's-Strasse ausgehen.

Veá untersuchte auf seinem Wege dahin hauptsächlich den Irrgarten von Inseln, Halbinseln und Canälen auf der Westseite von Patagonien, die Umgegend der Insel Chiloe, den Archipel von Chonos, die Lagune von Candelaria etc. und nahm hier alles wieder für den König von Spanien in Besitz, wie es hundert Jahre zuvor schon Sarmiento gethan hatte. Nachdem er eine seiner Barken vor dem Eingange der Magellan's-Strasse auf den Felsen der berühmten Evangelisten-Inseln verloren hatte, kehrte er ohne die Strasse selbst befahren und ohne der geographischen Kenntniss dieser Gegenden viel hinzugefügt zu haben, nach Callao in Peru zurück**).

4) Sharp. — Cowley. — Woodes Rogers. — Dampier.

Das Verdienst, den phantastischen grossen Continent im Süden Amerika's gänzlich beseitigt und hier sowohl südwärts als auch ost- und westwärts weit und breit den freien Ocean entdeckt oder doch der ganzen Welt offenbar gemacht zu haben, gebührt, wie es

*) S. hierüber Eyries in Michaud's Biographie Universelle. Tome XLV. S. 55.

***) S. Relacion del ultimo viage etc. S. 267.

scheint, den wiederholten Fahrten der gegen Ende des 17. Jahrhunderts aufgetretenen sogenannten Flibustier oder Bukkaniere, welche bei ihren Unternehmungen von ihren Haupt-Quartieren in West-Indien über den Isthmus von Panama zur Südsee und von dieser zurück zum Atlantischen Meere häufig die Südspitze Amerika's umsegelten und allmählig die dortige freie Schifffahrt in Gang brachten. Ich will die bedeutendsten dieser wilden Seefahrer, die auf wiederholten Excursionen allmählig die alten Vorurtheile und Irrthümer völlig zerstörten, nennen.

Einer der ersten war der Engländer Capitän Bartholomaeus Sharp. Derselbe war im Jahre 1680 mit einer Gesellschaft von Flibustiern von Westindien aus über den Isthmus von Panama in die Südsee gegangen, hatte sich dort auf einem den Spaniern abgenommenen Fahrzeuge eingeschifft und war seeräubernd mit ihm längs der Küste Peru's weit nach Süden herabgekommen. Als er aber dort sein Räubergeschäft für beendet ansah und mit Schätzen beladen um das Cap Hoorn in's Vaterland zurückkehren wollte, führten ihn die West- und Nordwest-Winde und Strömungen, wie diess auch Anderen schon früher begegnet war, weiter nach Südosten hinab, als es seine Absicht war. Von 58° S. Br. nach Norden segelnd, fand er sich auf einmal im Atlantischen Ocean, ohne recht zu wissen, wie er von der Südsee hineingekommen sei, jedenfalls aber ohne weder die Magellan's- noch die Le Maire's-Strasse, noch auch einen „Brouwer's-Canal“ passirt zu haben. Der Schluss, dass er das Staatenland im Südosten umsegelt habe, und dass dieses Staaten-Land nur eine kleine Insel und nicht „ein grosses bis Afrika sich erstreckendes Land“ sei, war für ihn mithin ein sehr natürlicher. Sharp, der vermutlich von der früheren Umseglung dieser Insel durch Brouwer nichts wusste, glaubte sich berechtigt, derselben einen neuen Englischen Namen zu geben. Er nannte sie zu Ehren seines Gönners, des Herzogs Christopher von Albemarle, eines Sohnes des berühmten General Monk, „Albemarle Island“, welcher Name jedoch, dem alten Holländischen Platz machend, wieder verschwunden ist*).

Der erste, der nach Brouwer und Sharp die Entdeckung, dass das Staaten-Land eine Insel sei, dass Atlantischer und Stiller Ocean sich hier weit und breit mit einander verbänden, bestätigte, war der Flibustier-Capitän Cowley. Derselbe reiste im Jahre 1683 aus Virginien ab, um in John Cook's und William Dampier's Begleitung zur Südsee zu gehen. Sie wollten die Le Maire's-Strasse passiren, fanden vor derselben aber eine so starke Brandung, dass sie, um alle Gefahr zu vermeiden, beschlossen, „durch den

*) S. hierüber Harris, Collection of Voyages. Vol. I. pag. 79.

Canal zu gehen, den im Jahre 1681 Sharp und Dampier auf ihrer Rückreise aus der Südsee entdeckt hätten“. Sie kamen hindurch, d. h. um die Ostküste des Staaten-Landes (oder „der Albemarle-Insel“) herum und segelten dann im Süden des Cap Hoorn westwärts weiter*).

Viel mehr freies Meer im Süden und Osten der Süd-Spitze Amerika's erblickte ein anderer Bukkanier der Capitän Edward Davis, der im Jahre 1688 mit einer Partie seiner wilden Genossen aus der Südsee in den Atlantischen Ocean hinauskam. „Sie passirten das Cap Hoorn ohne irgend welches Land zu sehen, begegneten unterwegs mehren Eisinseln, segelten erst eine weite Strecke östlich, bevor sie es wagten, nordwärts zu steuern, thaten diess endlich, glaubten noch immer in der Südsee zu sein, stiessen dann aber auf einmal, als sie nach Westen umdrehten, auf die Küste des nördlichen Patagoniens“. Bis dahin hatten sie von der Insel Mocha in Chile gar kein Land, sondern nur überall Wasser gesehen**).

Die Fahrten der Bukkaniers, die dem Gesagten nach nicht wenig zur Entdeckung des freien Oceans im Süden Amerika's beigetragen hatten, hörten im Anfange des 18. Jahrhunderts auf, zu welcher Zeit die Seemächte in Folge des Friedens von Ryswick dem Treiben dieser wilden Gesellen ein Ende machten. Doch gab der bald wieder ausbrechende Spanische Erbfolgekrieg neue Veranlassung zu weitgehenden Seefahrten, die man zum Theil auch als geographische Entdeckungs-Reisen betrachten kann.

Zur Zeit des Anfangs jenes Krieges (im Jahre 1703) rüsteten einige Englische Kaufleute zwei Schiffe aus, die sie unter das Commando des oft genannten Capitän Dampier stellten, „um gegen die Spanier in der Südsee zu kreuzen“. Und wenige Jahre später, während der Fortdauer desselben Krieges, rüsteten einige Kaufleute von Bristol wiederum zu demselben Zwecke zwei Schiffe aus, die sie dem Capitän Woodes Rogers übergaben. Ihn begleitete, wie früher den Capitän Sharp und auch den genannten Capitän Cowley, abermals der berühmte Dampier***). Sie segelten zu den Falklands-Inseln und von diesen nach Südwesten, wahrscheinlich auch in der Absicht, durch die Le Maire's-Strasse, den gewohnten und den einzigen damals als ganz sicher allgemein bekannten Weg, in die Südsee einzupassiren.

Sie fanden sich aber am 15. Januar 1709 auf einmal wider Erwarten unter dem 56. Breitengrade bereits mitten in der Südsee und hatten das Feuer- und Staaten-Land und das Cap Hoorn und alle

*) Burney, History of the Buccaneers of Amerika. London 1816. pag. 132 ff.

***) S. Burney, History of the Buccanier's pag. 211.

***) S. über diese Reise: Burney l. c. pag. 457 ff.

Länder und Inseln der Südspitze Amerika's in weitem Abstände umsegelt, ohne eine der gewöhnlichen Strassen passirt zu haben.

Aus dem Journal, welches Rogers und Dampier über ihre Reise führten und publicirten, musste es dann endlich wohl Jedem, der es las, deutlich werden, was beide als eins der merkwürdigsten End-Ergebnisse ihrer Reise erklärten, nicht nur dass das Staaten-Land in der That eine Insel sei, sondern auch dass hier zwischen den Südspitzen Amerika's und Afrika's kein Continent, sondern weit und breit freies Meer existire.

Da der berühmte und kühne Reisende William Dampier die meisten Umseglungen Süd-Amerika's der Flibustiers und ihrer nächsten Nachfolger nicht nur mitgemacht, sondern auch am besten beschrieben hat, so kann man vermuthlich ihm bei der Erkenntniss freien Wassers im Süden Amerika's, und bei der Verbreitung dieser Erkenntniss durch die Welt das meiste Verdienst zuschreiben. Der grosse Süd-Continent, dessen Bild unter dem Namen „Brasilia inferior“ zuerst auf der Karte Schöners und anderer Kosmographen des 16. Jahrhunderts gezeichnet worden war, verschwand nun in der Geographie und auf den Welt-Karten, oder zog sich doch weit nach Süden in die Nähe des antarktischen Poles zurück.

Diese Entdeckung freien Meeres war für Handel und Schifffahrt fast noch wichtiger, als die der Magellan's- und Le Maire's-Strasse. Wenigstens eine Zeit lang. Denn so lange die Segel-Schifffahrt dauerte, fuhr man lieber durch das freie obwohl stürmische Gewässer im Süden von Cap Hoorn, als durch jene gefahr-vollen Meerengen. Erst die Dampfschifffahrt, welche widrige Winde und Strömungen weniger zu fürchten braucht, hat in unserer Zeit der Magellan's-Strasse ihre Bedeutung für Schifffahrt und Welt-Verkehr zurückgegeben. Von unsern Dampfschiffen wird sie jetzt wieder, wie zur Zeit Karl's V, als die willkommenste und kürzeste Verbindung zwischen dem östlichen und westlichen Meere betrachtet und benutzt.

Schluss-Capitel.

Eine kurze Uebersicht der Fahrten und Forschungsreisen, welche im Verlaufe des 18. und 19. Jahrhunderts zu den Magellanischen Ländern und Meeren unternommen wurden.

Obwohl ich die Absicht hatte, in der vorliegenden Abhandlung nur die eigentliche geographische Entdeckungs-Geschichte der Magellan's-Strasse und Umgegend, d. h. diejenigen Unternehmungen, welche dabei die rohe Hauptarbeit thaten, eingehender

darzustellen und nicht auch die Geschichte der späteren speciellen geographischen, naturhistorischen, geologischen etc. Forschungsreisen zu jenen Gegenden, so will ich doch hier zum Schluss auch auf diese einen flüchtigen Blick werfen und die vornehmsten Data, so wie auch die Namen der Reisenden, die sich dabei ein hervorragendes Verdienst erwarben, in Kürze erwähnen und die von ihnen gewonnenen Resultate übersichtlich zusammenstellen, weil dabei auch auf das früher Geschehene, auf das eigentliche Thema meiner Abhandlung, manches neue Licht fallen wird.

Nach den Holländern, deren Macht und Rührigkeit seit dem Anfange des 18. Jahrhunderts nicht mehr so gross war, wie früher und nach den Bukkaniers, deren Raubzügen im Anfange des Jahrhunderts ein Ende gemacht wurde, zum Theil auch schon gleichzeitig mit diesen, kamen französische Seefahrer zum südlichen Ende Amerika's herab.

Franzosen.

Die Seemacht der Franzosen erreichte damals (unter der Regierung ihres grossen Königs Ludwigs XIV.) eine bisher noch nicht gekannte Höhe. Zu derselben Zeit, in welcher sie im Norden Amerika's das grosse Gebiet des Lorenzo-Stromes besaßen und das weite Mississippi-Land entdeckten und beherrschten und dabei Engländer wie Spanier fast überflügeln zu wollen schienen, waren sie auch im Süden bei Patagonien, das bisher ein von ihnen noch gar nicht betretener Schauplatz gewesen war, besonders thätig.

De Gennes.

Die erste grössere und offizielle französische Regierungs-Expedition gelangte zu jenen Gegenden im Jahre 1695 unter Mr. de Gennes. Sie wurde auf Antrag der Bukkaniers unternommen und war gegen die dortigen spanischen Colonien in der Südsee gerichtet. Die französische Jugend und auch viele hochgestellte Personen waren begeistert für eine solche Fahrt, die von Spaniern, Engländern und Holländern schon oft ausgeführt, aber in Frankreich noch etwas ganz Neues war.

Mit 6 Schiffen und 720 Leuten fuhr Herr von Gennes von La Rochelle aus zur Magellan's-Strasse und segelte durch sie hin bis in ihre westliche Partie. Hier traf er aber auf ungünstiges Wetter und widrige Winde. Im Kampfe mit ihnen verlor er die Geduld, kehrte wieder um und fuhr, ohne irgend welche Entdeckung gemacht zu haben, zum Atlantischen Ocean und nach Frankreich (La Rochelle) zurück. Die Namen, welche er in der Magellan's-Strasse ausgetheilt hatte: „Baie Française“, „Rivière de Gennes“ etc. sind spurlos verschwunden, wiewohl einer seiner Begleiter,

ein Monsieur Froger, eine umständliche, mit vielen Karten geschmückte Schilderung der Reise herausgab.

Beauchesne.

Ogleich die Reise des Herrn de Gennes so wenig erfolgreich war, so unternahmen die Franzosen einige Jahre darauf doch wieder eine andere Expedition zur Magellan's-Strasse und Südsee. Es hatte sich im Jahre 1697 in Frankreich eine „Südsee-Compagnie“ gebildet, welche die Absicht hegte, „in der Südsee in von Europäern noch nicht besetzten Localitäten, Inseln und Küstenstrichen Colonien zu gründen“. Diese Compagnie rüstete vier Schiffe aus und stellte sie unter den Befehl des Marine-Capitäns Beauchesne Gouin, der wie sein Vorgänger de Gennes die Magellan's-Strasse zur Durchfahrt benutzte. Er kam im Juni 1699 in dieselbe hinein und nach vielen Widerwärtigkeiten im Januar 1700 westwärts, in die Südsee hinaus. Er gab vielen Punkten, Häfen, Vorgebirgen und Baien in der Strasse französische Namen, von denen sich aber keiner in der Geographie behauptet hat. In der Südsee an der Küste von Chile und Peru, wo ihn Verhandlungen mit den Spaniern beschäftigten, blieb er fast ein Jahr lang und segelte dann, weil er den westlichen Eingang der Magellan's-Strasse nicht wieder finden konnte, in weitem Bogen um das Cap Hoorn, Staatenland und die Falklands-Insel herum und kam im August 1701 wieder in Frankreich (La Rochelle) an, ohne für die Förderung der geographischen Entdeckung viel ausgerichtet zu haben.

Frezier. — Marcant.

Seitdem im Jahre 1701 ein französischer Prinz als König Philipp V. den spanischen Thron bestiegen hatte, wurden die Unternehmungen der Franzosen nach Peru und Chile um die Südspitze Amerika's herum sehr häufig*). Einige von ihnen sind für die Förderung der geographischen Kenntniss dieser Gegenden wichtig geworden, namentlich die des Capitän Marcant und die des französischen Reisenden A. F. Frezier.

Marcant war der Capitän einer „Tartane“ (eines kleinen Schiffes), welche „St. Barbara“ hiess. Er segelte im Frühling 1713 aus, um, wie damals so viele französische Seefahrer, in Peru zu spekuliren und zu handeln. Weil er für sein schwaches Schiff die wilden Stürme und Wogen des Caps Hoorn fürchtete, fuhr er in die Magellan's-Strasse, suchte in dieser, über die er

*) Burney in seiner: Chronological history of the voyages in the South Sea, Vol. IV, pag. 487 führt die meisten von ihnen auf.

nicht gut unterrichtet gewesen zu sein scheint, nach dem Ausgang in die Südsee und gerieth dabei in einen bisher noch nicht befahrenen Arm derselben, der ihn in südlicher Richtung in kurzer Zeit zum Ocean hinausführte und der nach seinem Schiffe „der Barbara-Canal“ genannt wurde. Derselbe ist eine der vornehmsten südlichen Abzweigungen der Magellan's-Strasse, die von unseren Seefahrern unter Umständen benutzt werden kann und er trägt noch heutzutage jenen Namen, welchen er von einem französischen Schiffe erhielt.

A. M. Frezier bereiste im Auftrage der französischen Regierung in den Jahren 1712, 1713 und 1714 alle Küsten und Länder der südlichen Partie Süd Amerika's und die spanischen Colonien in Chile und Peru. Er beschrieb seine Reise in einem umständlichen Werke, dem er eine Karte von der Südspitze Amerika's beifügte und das er seinem Könige Ludwig XIV. überreichte. Neue Länder, Inseln oder Meerbusen wurden nicht von ihm entdeckt. Doch enthielt seine Karte, die in Frankreich längere Zeit als eine Haupt-Autorität betrachtet wurde, hie und da einige Berichtigungen früherer Darstellungen, namentlich an der südlichen Küste des Feuerlandes. Viel weniger interessant als die Reise Frezier's war die eines anderen Franzosen Le Gentil de la Barbinais, der ungefähr zu derselben Zeit in den Gewässern bei der Südspitze Amerika's gesegelt haben will, dessen Berichte aber ungeschickt geschrieben und voll von Dunkelheiten sind.

Shelvock. — Roggeveen.

Nach diesem letztgenannten Reisenden und nach dem Frieden von Utrecht, der den Franzosen einen Theil ihrer amerikanischen Besitzungen kostete und das Uebergewicht Englands in Amerika und Europa begründete, waren französische Unternehmungen zum Süden Amerika's nicht mehr so zahlreich. Dagegen folgten nun wieder einige englische und holländische Expeditionen, namentlich die des englischen Capitäns Shelvock, der im Jahre 1719 durch die Le Maire's-Strasse ging, und des holländischen Weltumseglers Jacob Roggeveen, der im Jahre 1722 ebenfalls in diesen Gewässern erschien. Doch führten beide Reisen für unsere Gegenden zu keinerlei neuen Resultaten. Roggeveen's Reise ist für uns nur etwa dadurch einigermaßen interessant, dass er den Falklands-Inseln, die ihm etwas ganz Neues waren, abermals einen andern Namen gab. Er nannte sie „Belgia Australis“ (Süd-Belgien).

Anson.

Auch die grosse Reise um die Welt des Engländers George Anson, der im Jahre 1740 mit einem Kriegsgeschwader von acht

Schiffen zu einem Angriff auf die spanischen Besitzungen in der Südsee ausging und dabei das Cap Hoorn umsegelte, hat für uns nur einiges Interesse durch den berühmten Schiffbruch des „Wager“, eines der acht Schiffe Anson's, das an der Westküste Patagoniens im Süden von Chiloe scheiterte und dessen Offiziere und Mannschaften zum Theil mit Hülfe der Spanier gerettet und nach England zurückgeführt wurden. Unter den geretteten Offizieren war der damals junge, nachher so berühmte Weltumsegler John Byron, der in einer eigenen Schrift: „Narrative of John Byron. London 1748“ seine und seiner Gefährten auf der Ostküste Patagoniens, in dem Golf von Peñas, bei der Peninsula de Tres Montes, in dem Chonos-Archipel etc. bestandenen Abenteuer, Drangsale, Bootfahrten und dabei zugleich die Natur und Beschaffenheit dieser Länder und Meere schilderte.

Quiroga.

Des Engländers Anson Expedition alarmirte die Spanier nicht wenig und veranlasste sie abermals zu einer Unternehmung nach Patagonien, welche den Zweck hatte, zu erforschen, wie und bei welchen Küstenpunkten dieses Durchgangsland zur Südsee vermittelst Anlage von Festungen und Colonien gegen die Engländer gesichert werden könne. Ein Schiff, der „San Antonio“, wurde gerüstet und ausgesandt. Auf ihm schiffte sich der gelehrte und treffliche Jesuit Pater Joseph de Quiroga, „ein starker Mathematiker und Marine-Verständiger“, ein. Derselbe segelte mit jenem Schiffe, das der Capitän Joachim de Olivarez commandirte und dem die Aufgabe gestellt war, die ganze Ostküste Patagoniens zu befahren und aufzunehmen, dabei namentlich auch mit den Eingebornen in Verbindung zu treten, um zu constatiren, in wie weit sie christlichen Bekehrungszwecken geneigt wären und wo man Kirchen bauen und Colonien anlegen könnte, im Jahre 1745 von Buenos Ayres südwärts hinab. — Alle Buchten und Häfen der Ostküste Patagoniens wurden auf dieser Reise von neuem recognoscirt und besser als zuvor erkannt und bestimmt, auch mehre kleine aber nicht sehr weit gehende Streifzüge von der Küste aus in's Innere des Landes gemacht, welche namentlich von den kühnen und sprachkundigen deutschen Jesuitenvätern Strobl und Kardiel, Quiroga's Begleitern, ausgeführt wurden. Die Beobachtungen, Schilderungen und Karten Quiroga's und seiner Genossen wurden bald darauf in Madrid gedruckt, publicirt und auch in andere Sprachen übersetzt*).

*) S. hierüber: M. Dobrizhoffer, Geschichte der Abizponer. Wien 1783. I. pag. 194.

Falkner.

Noch wichtiger aber als Quiroga's Reise für die Kenntniss der Magellanischen Länder und Völker wurden die Wanderungen und Forschungen eines andern Jesuiten, des Engländers Thomas Falkner. Derselbe ging, von den Jesuiten wegen seiner Geschicklichkeit in der Chirurgie und Arzneikunde geschätzt und eingeladen, bald nach dem Jahre 1730 zu den La Plata-Ländern hinüber. Er hielt sich viele Jahre lang in Süd-Amerika auf, das er in allen Partien und Richtungen bereiste, kehrte nach Aufhebung des Jesuitenordens nach England zurück und publicirte dann dort im Jahre 1774 sein berühmtes Werk über Patagonien unter dem Titel: „A description of Patagonia and the adjoining parts of South-America, containing an account of the soil etc., an account of the language of the Moluches, with a map of the country.“ Es ist dies die werthvollste und lehrreichste Schilderung Patagoniens, welche das 18. Jahrhundert erzeugt hat, und die Ansichten und Beobachtungen des Pater Falkner werden von unseren Reisenden und Geographen noch jetzt häufig beachtet und citirt.

Byron. — Wallis. — Carteret. — Cook.

Bald nach seiner Thronbesteigung und nach der Beendigung des siebenjährigen Krieges benutzte König Georg III. die nun eintretende Friedenszeit zur Aussendung mehrerer rasch auf einander folgender und berühmt gewordener Weltumseglungen und Forschungsreisen. Die englischen Seefahrer Byron, Wallis, Carteret, Cook liefen seit dem Jahre 1764 einer nach dem anderen in kurzen Zwischenpausen aus. Wie alle Weltumsegler mussten auch sie unsere Erdgegenden und Gewässer berühren und sie verbreiteten dabei manches neue Licht über dieselben. John Byron, der, wie ich oben sagte, schon als Schiffbrüchiger im Jahre 1740 die Archipele der Westküste Patagoniens kennen gelernt und beschrieben hatte, besegelte nun (1764—65) auch als Expeditions-Chef die ganze Magellan's-Strasse und untersuchte mehre ihrer Häfen.

Auch Wallis und Carteret passirten gleich nach Byron (1766) die Magellan's-Strasse, in der sie sich aber nicht lange aufhielten. Die Entdeckungen, welche ihre Fahrt berühmt gemacht haben, bezogen sich auf einige Inseln der Südsee.

Cook's Reisen dagegen wurden für diese Erdgegend wieder bedeutender, seine erste (im Jahre 1769) namentlich dadurch, dass er die grossen Naturforscher Banks und Solander bei seiner Durchseglung der Le Maire's-Strasse zur Küste des Feuerlandes brachte, wo diese beiden hochbegabten Beobachter in kurzer Zeit viele bisher unbekannte Naturprodukte aus der Thier- und

Pflanzenwelt sammelten und untersuchten. Von Cook und seinen Begleitern wurde auch zum ersten Male die geographische Länge der genannten Strasse und des Caps Hoorn, über welche die Angaben bisher noch weit mehr geschwankt hatten, als über die Breite, besser bestimmt*). Endlich erwarb sich Cook auf seiner zweiten grösseren Weltfahrt (in den Jahren 1772 bis 1775), grosse Verdienste um die Erkenntniss der Beschaffenheit und Grösse des australischen oder antarktischen Continents; Cook schob ihn dabei noch weiter südwärts hinaus und brachte ihn in noch engere Grenzen, als seine Vorgänger. Er befreite, so zu sagen, das ganze Meer im Süden Amerika's und Afrika's von phantastischen Festländern. In unserem Jahrhundert wurde dann auf den Reisen von Dumont d'Urville, Wilkes und John Ross, die bis zum 78.^o S. Br. herabkamen, der Süd-Continent, der einst vor der Phantasie der Völker so gewaltig und verlockend dagestanden hatte, als ein verhältnissmässig kleiner, so zu sagen verkrüppelter, um den Südpol zusammengeschrumpfter, in Eisbänke eingeschlossener Länder- und Inselcomplex erkannt.

Bougainville.

Auch den französischen Weltumsegler L. A. de Bougainville haben seine wiederholten Seefahrten mehremale in die Magellan's-Strasse geführt. Zuerst war er schon im Jahre 1763 von den Malouinen oder Falklands-Inseln, wo er eine französische Colonie begründen wollte, ein wenig in die Magellan's-Strasse hineingekommen, um in den dortigen Wäldern für seine waldlosen „Malouinen“ Holz zu fällen. Dann wieder durchfuhr er auf seiner grossen Weltumseglung, die er im Wetteifer mit den Engländern Byron, Carteret und Cook unternahm, im Jahre 1766 die ganze Strasse bis in's Südmeer hinaus.

Viedma, — Villarino.

Nach jenen Fahrten der Engländer und Franzosen zu den Magellanischen Gegenden setzten sich auch die Spanier von Neuem in Bewegung. Ganz besonders aber wurden sie durch die Ansichten und Aussprüche des englischen Jesuiten Falkner zu Besorgniss und Thätigkeit angetrieben. Falkner hatte auf den grössten Fluss Patagoniens, den Rio Negro, aufmerksam gemacht und die Meinung verbreitet, dass derselbe als ein sehr schiffbarer Canal quer durch Patagonien gehe und dass derselbe, weil er unbeschützt sei, eben so gut wie die Magellan's-Strasse von Fremden zu einem

*) S. hierüber: J. Hawkesworth, Account of the voyages, performed by Byron, Carteret, Wallis and Cook. Vol. II. pag. 66.

Vordringen in die Südsee benutzt werden könne. Hierdurch wurde das spanische Gouvernement veranlasst, diesen Fluss und daneben noch einige andere Flüsse Patagoniens näher untersuchen zu lassen, so wie zugleich auch Quiroga's Project, alle Hauptpunkte der patagonischen Küste mit Colonien und Befestigungen zu versehen, wieder aufzunehmen: Unter der Oberleitung des Capitäns Antonio de Viedma wurden daher seit dem Jahre 1778 mehre Küstenfahrten und Forschungsreisen in's Innere unternommen, welche die geographische Kenntniss Patagoniens nicht wenig förderten.

Viedma selbst ging im Jahre 1782 vom St. Julians-Hafen aus westwärts bis zum Fusse der Anden, wo er den nach ihm benannten grossen „Viedma-See“ entdeckte. Und in demselben Jahre wurde der Capitän D. Basil Villarino ausgesandt, um den Rio Negro zu untersuchen. Er schiffte den ganzen grossen Fluss in Böten bis an den Fuss der Anden zu einem Punkte, der nur 60 englische Meilen von dem Südsee-Hafen Valdivia entfernt war, hinauf, wo er in der Nähe des Sees Nahuel Huapi auf die Ruinen ehemaliger Missionen spanischer Jesuiten stiess, die im Anfange des 18. Jahrhunderts von Chile her so weit ostwärts vorgedrungen waren. Villarino gilt als der eigentliche Entdecker oder Erforscher des Rio Negro, obwohl, wie ich schon erwähnte, es sehr wahrscheinlich ist, dass schon gegen die Mitte des 16. Jahrhunderts Rodrigo de Isla, der Offizier Alcazava's, auf seinem abenteuerlichen Marsche quer durch Patagonien eben dahin gekommen war.

Bald nach diesen Expeditionen Viedma's und Villarino's wurden an mehren Küstenpunkten und Buchten Patagoniens, namentlich bei der Mündung des Rio Negro, in der Bucht San José, bei Port Desire und bei San Julian Ansiedlungen und Forts angelegt, die indessen nicht behauptet werden konnten und nach vier oder fünf Jahren alle wieder aufgegeben wurden, mit einziger Ausnahme der an der Mündung des Rio Negro begründeten und „Patagones“ oder „Carmen“ genannten Colonie, welche Bestand hatte und noch jetzt in Patagonien der bedeutendste Platz ist.

Ueber alle diese Unternehmungen Viedma's und Villarino's wurden umständliche Berichte aufgesetzt, die Herr P. de Angelis in seinem bekannten Sammelwerke: „Coleccion de obras y documentos relativos a la historia antigua y moderna de las provincias del Rio de la Plata etc. Buenos Ayres 1836“ publicirt hat. Ich mache besonders folgende namhaft:

„Antonio de Viedma, Diario de un viage a la costa de Patagonia, para reconocer los puntos en donde establecer poblaciones etc.“ (Tagebuch einer Reise zur patagonischen Küste, um die

Punkte zu erforschen, bei denen man Ansiedlungen machen könnte.) (Angelis Vol. VI.)

„Antonio de Viedma, Descripcion de la costa meridional del Sur, llamada Patagonica, de sus terrenos, producciones, Indianos, que la habitan, desde el Punto de Santa Elena hasta la boca del Estrecho de Magellanes.“ (Beschreibung der Südküste, „die patagonische“ genannt, ihres Terrains, ihrer Produkte und der sie bewohnenden Indianer vom Vorgebirge der heiligen Helena bis zur Mündung der Magellan's-Strasse.) (Angelis Vol. VI.)

„Informe de D. Basil Villarino, Pilote de la Real Armada sobre los puertos de la costa Patagonica en el año 1782.“ (Bericht des Don Basil Villarino, Pilot der Königlichen Marine über die Häfen der patagonischen Küste.) (Angelis Vol. V.)

„Diario del Reconocimiento que hizo del Rio Negro en la costa oriental de Patagonia D. Basil Villarino el año 1782.“ (Tagebuch der Reise, welche im Jahre 1782 D. Basil Villarino zur Erforschung des Rio Negro auf der östlichen Küste Patagoniens machte)*. (Angelis Vol. VI.)

Cordoba.

Allen jenen spanischen Reisen zur Erforschung des Innern von Patagonien folgte auch bald wieder eine spanische Recognoscirung der Magellan's-Strasse selbst. Sie wurde in den Jahren 1785 und 1786 auf Befehl des aufgeklärten und für Wissenschaften sich interessirenden Königs Karl's III. unternommen. Derselbe liess zwei Schiffe ausrüsten und sandte sie unter Leitung des gebildeten und erfahrenen Marine-Capitäns und Ingenieurs Don Antonio de Cordoba zur Magellan's-Strasse aus. Cordoba befuhr und untersuchte von neuem die ganze Meerenge und schilderte sie in einem sehr geschätzten Werke: „Relacion del ultimo viage al Estrecho de Magellanes de la Fregata de S. M. Santa Maria de la Cabeza en los años 1785 y 1786. Madrid 1788.“ Diesem Werke war auch eine Geschichte der früheren Unternehmungen zur Magellan's-Strasse beigefügt, die viele neue aus den spanischen Archiven geschöpfte Notizen ans Licht brachte. Unter anderen sehr glücklichen Resultaten hatte diese Reise auch das Verdienst, dass bei ihr die armen wilden Anwohner der Magellan's-Strasse, die Patagonier und die Feuerländer, einer sorgfältigen und menschenfreundlichen Aufmerksamkeit gewürdigt wurden.

*) Ich entlehne die Titel dieser Schriften der von Prof. Wappäus in seinem Werke: „Handbuch der Geographie und Statistik des ehemaligen spanischen Mittel- und Süd-Amerika“. Leipzig 1863—1870“ im Anhang zu S. 394 gegebenen Uebersicht der geographischen Literatur Patagoniens.

Cordoba führte diese bisher so wenig gekannten und als „Cyklopen“ oder als „Menschenfresser“ und „Halbaffen“ verschrieenen Völker zum ersten Mal, so zu sagen, in den Kreis der übrigen Menschheit ein, indem er zeigte, dass sie natürliche Anlagen zu Familien- und Vaterlandsliebe, Wohlwollen, Gefühl für Recht und Billigkeit, Neu- und Wissbegierde, wie andere Völker besässen *).

Gleich nach der Expedition Cordoba's erfolgten auch wieder zwei Weltumseglungen, die für die Kenntniss der Magellan's-Länder wichtig wurden. Zuerst die des Franzosen Etienne Marchand und dann die des Spaniers Alexander Malaspina.

Marchand. — Fleurieu.

Capitain Marchand reiste im Auftrage eines Französischen Handelshauses, und seine Expedition wurde mehr im Interesse des Handels als zum Zwecke geographischer Entdeckungen unternommen. Für diese wurde sie nur deshalb wichtig, weil der ausgezeichnete französische Geograph Claret Fleurieu sich ihrer annahm und in vier Quartbänden einen Bericht über sie herausgab, den er mit einem grossartigen wissenschaftlichen und geschichtlichen Apparate ausstattete **). Er fügte diesem Werke äusserst gelehrte und scharfsinnige Untersuchungen über einige zweifelhafte Punkte der Unternehmung des Franz Drake, über die erste Entdeckung des Cap Hoorn und andere unser Thema betreffende Gegenstände bei, die manches helle Licht über die Geschichte des Feuerlandes und der Magellan's-Strasse verbreiteten.

Malaspina.

Alexander Malaspina besegelte und untersuchte im Jahre 1793 mit den Schiffen „Descubierta“ und „Atrevida“ im Auftrage der Spanischen Regierung die Küsten aller Spanischen Besitzungen in Süd-Amerika. Er soll dabei auch die Configuration und geographische Lage vieler Häfen und Baien der Ostküste Patagoniens besser bestimmt haben.

King und Fitzroy.

Bald nach diesen Unternehmungen brachen die politischen Wirren und Kriege, welche die französische Revolution zur Folge hatte, aus. Sie hinderten während des Endes des 18. und des Anfangs des 19. Jahrhunderts die Europäer an wissenschaftlichen

*) S. sein oben genanntes Buch S. 322—325.

***) Voyage autour du monde pendant les années 1790—1792, par Etienne Marchand, publié par C. P. Claret Fleurieu. Paris. Ann. VI.

Unternehmungen, weitgehenden, friedlichen Schiffahrten und Entdeckungen wie in andern Erdgegenden, so auch in den Magellanischen Ländern und Meeren.

Als aber nach Napoleon's Sturze der allgemeine Friede hergestellt war, setzten sich die aus jenen Kriegen so mächtig hervorgehenden Engländer wieder in Bewegung, um zu den alten Feldern hydrographischer Thätigkeit und geographischer Entdeckungen (dem Stillen Ocean, den Nordpol Gegenden und der Südspitze Amerika's) mit kräftigeren Mitteln und vollkommeneren Ausrüstungen und Instrumenten zurückzukehren. Zuerst eröffneten sie (seit 1818) unter ihren berühmten Seefahrern Ross und Parry eine Reihe von Fahrten zum hohen Norden Amerika's und bald darauf griffen sie am entgegengesetzten Ende der Neuen Welt auch die Magellanischen Länder und Meere wieder an, für die sie jetzt ein besonderes Interesse hatten, erstlich weil Englische Walfisch- und Robbenfänger beständig, sowie auch Englische Missionäre zuweilen diese Gegenden besuchten, insbesondere aber weil die aufblühenden freien Republiken Peru und Chile, welche die alten Spanischen Handelsbeschränkungen aufhoben, Aussicht auf einen regen Handel mit der Südsee eröffneten. Es wurde in der Mitte der zwanziger Jahre eine ganz eingehende und umfassende Untersuchung der Küsten Patagonien's, der Magellan's-Strasse und des Feuerlandes angeordnet und von den ausgezeichneten Marine-Capitänen P. P. King und R. Fitzroy in Begleitung des grossen Naturforschers Darwin innerhalb 10 Jahren ausgeführt. Die wichtigen Resultate dieser Unternehmung, die für die Hydrographie und Geographie der südlichsten Partie Süd-Amerika's mehr that, als irgend eine frühere, wurde in dem Werke: „Narrative of the surveying voyages of H. M. Ships „Adventure“ and „Beagle“ between the years 1826 and 1836, describing their examination of the southern shores of South-America. London 1839“ der Oeffentlichkeit übergeben.

King und Fitzroy besegelten und durchforschten sämtliche Küsten, Meeres-Arme, Canäle und Inseln der Südspitze Amerika's und bestimmten ihre Gestaltung und geographische Breite und Länge, welche letztere bei den früheren Expeditionen noch immer mehr oder weniger geschwankt hatte. Sie brachten die Südspitze Amerika's erst in ihre richtige Position und Weltlage. Sie berichtigten und vervollständigten die Entdeckungen Sarmiento's in den Archipelen und Insel-Labyrinthen der Westküste, wo sie alte Namen wieder aufleben liessen und neue ertheilten, und wo sie namentlich in dem von ihnen erforschten, jetzt neuerdings so wichtig gewordenen „Smyth's“ und „Sarmiento-Canal“ einen ganz neuen und bequemen Auslass aus der Magellan's-Strasse in die Südsee eröffneten. Sie bestimmten ferner die Umriss der merk-

würdigen Halbinseln, mit welchen der Continent Amerika's gegen Süden in die Magellan's-Strasse ausläuft, der „Brunswick-Peninsula“, und des „King William IV. Land“, indem sie in die kleinen mit der Magellan's-Strasse zusammenhängenden und diese Halbinseln bildenden Binnen-Meere, das von ihnen entdeckte und benannte „Otway-Water“ und das „Skyring-Water“, eindringen. Sie vervollständigten auch die in früherer Zeit von den Holländern im Süden des Feuerlandes bei der Nassau-Bay eingeleiteten Entdeckungen, woselbst sie den grossartigen, prachtvollen und nach einem ihrer Schiffe benannten „Beagle-Canal“ entdeckten und befuhren, der zwar für Welt-Verkehr und Schifffahrt von geringer Bedeutung, von desto grösserer aber für Geographie und Geologie ist, weil er eben so wie das Thal des Santa Cruz-Flusses und wahrscheinlich auch die Thal-Einschnitte anderer Flüsse Patagoniens wieder einer der von Osten nach Westen gehenden und mit der Magellan's-Strasse parallel laufenden Durchbrüche der Südspitze Amerika's ist. Endlich war auch die von ihnen ausgeführte Erforschung des Patagonischen Santa-Cruz-Flusses von seiner Mündung aufwärts bis an den Fuss der Anden eine wichtige Vervollständigung der Geographie Patagoniens.

Diese wenigen Erinnerungen an die durch King und Fitzroy in die Geographie eingeführten Gegenstände und Namen mögen in unserer flüchtigen Skizze genügen. Um alle Verdienste der Unternehmung dieser Engländer um die Förderung und Vollendung des von Magellan angefangenen Werkes zu würdigen, müsste man eine viel umständlichere Revue anstellen. Ausser dem oben genannten allgemeinen Werke, der Geschichts-Erzählung der Expedition, gingen aus derselben auch noch mehre andere für Patagonien interessante naturhistorische und hydrographische Schriften, Seekarten, „Sailing directions“, Darwin's zoologische geologische Untersuchungen etc. hervor, und alle diese Werke zusammen genommen bilden nun die solideste Grundlage unserer jetzigen Kenntniss dieser Erdgegenden, an der spätere Nachfolger nur noch hier und da etwas nachzutragen und zu bessern hatten.

D'Orbigny.

Einige solcher ergänzender und verbessernder Nachträge wurden zum Theil von dem französischen Naturforscher A. d'Orbigny und von den Französischen und Amerikanischen Weltumseglern Dumont d'Urville und Charles Wilkes geliefert. D'Orbigny gelangte fast gleichzeitig mit King und Fitzroy auf seinen in den Jahren 1826—1833 angestellten Reisen in Süd-Amerika auch (im Jahre 1829) nach Patagonien und obgleich er die Ostküste dieses Landes nur flüchtig besuchte, so widmete er ihr doch in seinem

Werke: „Voyage dans l'Amérique Meridionale“ ein eigenes Capitel, das aber weniger eigene selbstständige Beobachtungen, als umständliche Auszüge aus King's und Fitzroy's Schriften enthält.

Dumont d'Urville.

Der französische Weltumsegler D'Urville befuhr die ganze Magellan's-Strasse im Jahre 1837 und beschrieb sie sehr umständlich in seinem Werke: Voyage au Pole du Sud pendant les années 1837—1840. Paris 1841. Tome I. pag. 46—167.

Wilkes.

Der Amerikaner Charles Wilkes hielt sich auf seiner Fahrt im Jahre 1839 einige Zeit in der Nassau-Bay im Süden des Feuerlandes auf und theilte in seinem Werke: „Narrative of the United States exploring Expedition during the years 1838—1842.“ Vol. I. pag. 119—161 manche nützliche Bemerkungen über die südlichen Parteen des Feuerlandes, die dortige Wollaston-Insel, das Cap Hoorn, die Diego Ramires-Inseln und die Bewohner dieser Gegenden mit.

Die Reisen beider genannten Seefahrer wurden jedoch hauptsächlich nur für die Kenntniss der entlegeneren antarktischen Gegenden, Inseln und Eismeere wichtig.

Zahlreichere und werthvollere Nachträge zur Vervollständigung der Arbeiten von King und Fitzroy haben eine ganze Reihe von namentlich englischen Seefahrern geliefert, welche im Verlaufe der letzten Jahrzehnte die Magellan's-Strasse befuhren und ihre Beobachtungen zum Theil in dem bekannten englischen „Nautical Magazine“ publicirten. Aus der gleich auf King und Fitzroy folgenden Zeit habe ich folgende citirt gefunden:

„Notes, made on His Majesty's ketch Basilisk on her passage through the Strait of Magellan.“ (Naut. Mag. 1836 pag. 194 ff.)

„Commander-Lieutenant G. G. Macdonald. Abstract-Log of the Schooner Mary-Ann through the Strait of Magellan.“ (Naut. Mag. 1837 pag. 214 ff.)

„Notes, made during a voyage round Cape Horn to Mexico by Capt. P. Masters of Liverpool.“ (Naut. Mag. 1837 p. 28.)

Besonders häufig sind diese Besuche der Magellan's-Strasse geworden, seitdem man angefangen hat, dieselbe mit Dampfschiffen zu befahren. Die Einführung der Oceanischen Dampfschiffahrt, mit der man die bösen Strömungen und plötzlichen Sturm-Ergüsse (die sogenannten „Williwas“) leichter überwindet, hat die Magellan's-Strasse erst eigentlich recht nutzbar und von Neuem zu einem der wichtigsten Wasserwege und Verbindungsstrassen zwischen Osten und Westen gemacht.

Das erste Dampfschiff in der Magellan's-Strasse.

Wo nicht das allererste, so doch jedenfalls eines der ersten Dampfschiffe, welches die Magellan's-Strasse passirte, war die englische Königliche Steam-sloop „Virago“ unter dem Commando des Capitän Houston Stewart, die im Jahre 1851 durch unsere Meerenge dampfte*). Seitdem sind viele andere Dampfschiffe durch die Strasse gegangen, sowie auch verschiedene englische, brasilische und chilenische Dampfschiff-Gesellschaften zur Verbindung der atlantischen und der Südsee-Häfen ihre regelmässige Route durch die Magellan's-Strasse gelegt haben, worauf denn die lange Zeit in Anspruch nehmenden Fahrten durch die Le Maire's-Strasse und um das Cap Hoorn mehr und mehr aufgehört haben.

Verschiedene Befahrungen der Magellan's-Strasse in neuester Zeit.

Von den englischen Capitänen, welche in der letzten Zeit die auf ihren Fahrten gemachten hydrographischen und geographischen Bemerkungen publicirt haben, will ich noch folgende erwähnen: die des Commanders F. L. Barnard im Nautical Magazine Jahrgang 1854 pag. 298, — des Commanders Trollope ebendasselbst im Jahrg. 1856, pag. 544, — des Herrn Reid, Masters of the Royal Navy im Jahrg. 1861, pag. 313, — des Capitäns Conolly im Jahrgang 1863, pag. 337, — des Commandors E. A. Porcher: „Remarks on a passage through the Straits of Magellans and Smyth Channel“ im Jahre 1865.

Von einigen anderen zu derselben Zeit (kurz nach der Mitte des 19. Jahrhunderts) ausgeführten Forschungen und Reisen in der Magellan's-Strasse und über sie ans Licht getretenen Druckschriften mögen hier noch nachstehende erwähnt werden:

„W. Parker Snow, A two years cruise of Tierra del Fuego, the Falklands Islands, Patagonia etc. London 1857.“ (2 Bde. 8.)

„J. Garland Philipps, The missionary Martyr of Tierra del Fuego etc. by G. W. Philipps. London 1861.“

„G. Reid, Noticia acerca de los fondeaderos del Estrecho de Magallanes“ (Eine Notiz über die Ankerplätze in der Magellan's-Strasse) im Anuario de la Direccion de Hidrografia. Año I. Madrid 1863.

Joaq. Navarro y Morgado, Extracto del diario de navegacion de las fregatas Resolucion y Triunfo y de la Goleta Covadonga por el Estrecho de Magallanes en Febr. de 1863“ (Auszug aus dem Tagebuche der Schiffahrt der Fregatten „Resolucion“ und

*) S. über diese Fahrt: Nautical Magazine Jahrgang 1853 pag. 245 ff.

„Triunfo“ und der Galeot „Covadonga“ durch die Magellan's-Strasse). Dasselbst Año II.

„Paso del Estr. de Magallanes por la goleta de helice Vencedora al mando de D. Serafin de Aubarde“ (Fahrt durch die Magellan's-Strasse des Schraubendampfers „Vencedora“ unter dem Befehl des Don Serafin de Aubarde). Dasselbst Año III*).

Eine der wichtigsten und umfassendsten Untersuchungen der Magellan's-Strasse und ihrer Umgegend scheint aber am Ende der sechziger Jahre dieses Jahrhunderts der englische Capitän R. C. Mayne durchgeführt zu haben. Seine Aufnahmen und Vermessungsarbeiten begannen im Jahre 1866 und endeten 1869. Sie bezogen sich hauptsächlich auf die westlichen Partien der Strasse, auf den neuerdings als für Dampfschiffe bequemsten Ausgang zur Südsee so wichtig gewordenen Sarmiento- und Smyth-Canal. Im Jahre 1867 passirten, wie Capitän Mayne constatirt, nicht weniger als 38 grosse Dampfer diesen Weg**).

Von den La Plata-Staaten aus unternommene Expeditionen.

Wie die Engländer und andere Europäer, so hatten denn auch die bei den Angelegenheiten Patagoniens und der Magellan's-Strasse ganz besonders beteiligten Südamerikanischen Nachkommen der Spanier, die der La Plata Staaten im Osten und die der Republik Chile im Westen, Patagonien und seine Flüsse und Meerengen stets im Auge behalten und auch auf ihre Thaten und Arbeiten für diese Gegenden sollten wir hier wenigstens einen flüchtigen Blick werfen.

Das Land im Norden des Rio Negro, welches Magellan und seine Zeitgenossen noch zu ihrem „Patagonien“ gerechnet hatten, war schon im 17. und 18. Jahrhundert von den Spanischen Gouverneuren ihrem La Plata-Gouvernement einverleibt worden, obwohl es eine von den wilden Reitervölkern der Pampas stets viel gestörte Besetzung war. In unserm Jahrhundert unternahm im Jahre 1833 der damals mächtige General Rosas eine grosse Expedition gegen den Süden, um jene Barbaren in ihre südlichen Wüsten zurückzutreiben, was ihm gelang. Mehre auf Anordnung der Argentinischen Regierung gemachte geodätische Vermessungen dieses nördlichen nun als civilisirt betrachteten ehemaligen Patagoniens,

*) Die Titel der über diese Expeditionen publicirten Schriften, die mir selber unbekannt geblieben sind, theilt Prof. Dr. J. E. Wappäus in seinem Handbuche der Geographie und Statistik des ehemaligen spanischen Mittel- und Süd-Amerika (Leipzig 1863—1870) im Anhang zu S. 894 mit.

***) S. über die Unternehmungen des Capitäns Mayne: Petermann's Mitth. 1869. S. 385 ff.

das jetzt „die Provinz Buenos Ayres“ bildet, waren die Folge davon*).

Der General Rosas schickte auch zu derselben Zeit den Ingenieur Nicolas Descalzi aus und liess durch ihn den untern Lauf des Rio Negro, gründlicher als es im vorigen Jahrhundert durch den Spanier Villarino geschehen war, untersuchen und aufnehmen, wodurch denn die Stärkung, Befestigung und weitere Blüthe der Rio Negro-Mündungsstadt „Carmen“ oder „Patagones“ und die Begründung anderer kleiner Ansiedlungen längs dieses Flusses gefördert wurde**).

Auch den Plan der Spanischen Könige, die ganze Ostküste Patagoniens mit Ansiedlungen zu versehen, verfolgten die Praesidenten der La Plata-Staaten mit einigem Glücke und Erfolge. Es ist ihnen gelungen, ausser dem oft genannten „Carmen“ noch einige andere Colonien dauernd in's Leben zu rufen. So wurde an der Mündung des grossen Chubut-Flusses im Süden des Rio Negro eine Partie Auswanderer aus Wales gedeihlich angesiedelt und ihretwegen von dem Argentinischen „Agrimensor publico Julio V. Diaz“ die Umgegend im Jahre 1866 geographisch erforscht und vermessen***).

Auch noch weiter südlich an der Mündung des Santa Cruz-Flusses ganz nahe bei der Magellan's-Strasse haben neuerdings die Argentinier eine feste Ansiedlung und eine militärische Station gewonnen. Es ist dies der südlichste Punkt, bis zu welchem sie vorgedrungen sind, und von dem aus jetzt beständiger Verkehr und Schifffahrt mit der La Plata-Mündung stattfindet.

Von diesen Argentinischen Colonien unterstützt und einiger-massen gefördert sind denn in neuester Zeit wieder einige Reisende im Stande gewesen, auch das weitere Innere des Landes in mehren vorher noch nicht berührten Partien zu besuchen. So der Engländer Jones, der in den Jahren 1854—55 den Chubut-Fluss, freilich nicht sehr weit (bis zu den Uttack-Bergen) befuhr. So ebenfalls in den sechziger Jahren dieses Jahrhunderts der Schweizer F. Humziker, der von einer englischen Missionsgesellschaft ausgesandt, einen Patagonischen Indianer-Stamm ein Jahr lang auf seinen

*) Ueber die neueren geodätischen und geographischen Arbeiten innerhalb dieser Grenzprovinz Patagoniens giebt ein Aufsatz des ehemaligen Kriegsministers der Argentinischen Konföderation Juan Maria Gutierrez, der in der Berliner Zeitschrift für allgemeine Erdkunde (Neue Folge. III. Band S. 141. ff.) mitgetheilt ist, werthvolle Nachrichten.

**) S. über Descalzi's Forschungen und Anfnahmen Petermann's Mittheilungen. 1856. S. 32 ff.

***) Siehe hierüber die Berliner Zeitschrift für Erdkunde II. Band. 1867. Seite 336 ff. und Nautical Magazine. 1871. p. 510.

Streifereien in dem Gebiete des Chubut-Flusses begleitete*). Namentlich aber in der allerneuesten Zeit der kühne Engländer Capitän Musters, der von der Argentinischen Station am Santa Cruz-Flusse im Süden mit Indianern nordwärts durch ganz Patagonien längs des östlichen Fusses der Anden bis zu dem oft genannten Nahuel-Huapi-See und von da im Thale des Rio Negro bis zur Stadt Carmen ritt und marschirte und in seinem Buche: „At home with the Patagonians“ ein äusserst lebhaftes und eingehendes Bild von den Patagoniern und ihren Sitten sowie von der Natur ihres Landes entwarf.

Chilenische Unternehmungen.

Noch mehr als am La Plata hat man sich in der Neuzeit in Chile zur Erforschung und Besiedlung des Südens gerührt. Die Republikaner von Chile haben die südlichen Schifffahrten und Entdeckungen ihrer Vorfahren Ladrilleros, Sarmiento, Juan Fernandez etc. sehr eifrig fortgesetzt. Auf die Verdienste dieser ihrer alten Seefahrer und Entdecker gestützt, haben die Chilenen nicht nur die Westseite Patagoniens, sondern sogar auch alle Länder und Meerengen der Südspitze Amerika's für sich in Anspruch genommen und sind allmählig mit ihren Vermessungen, Entdeckungen und Ansiedlungen bis in die Mitte der Magellan's-Strasse selber vorgerückt. Ich kann hier nur auf einige ihrer Unternehmungen, die sie auf dem Wege dahin ausführten, aufmerksam machen.

Zuerst haben sie in den fünfziger Jahren dieses Jahrhunderts von dem tief einschneidenden Busen von Ancud oder von der Bai von Reloncavi aus mehre Expeditionen westwärts unternommen lassen zu den Quellen des Rio Negro und zu dem oben genannten See Nahuel-Huapi, um dort den so weit aus Osten heraufgekommene Entdeckungen ihrer Rivalen von Buenos Ayres zu begegnen. Im Jahre 1855 machte Don Vicente Gomez einen Versuch, zu diesem den alten Spanischen Jesuiten-Missionaren schon bekannten See durchzudringen. Er sah ihn aber nur von weitem. Im Jahre 1856 erreichte Dr. Fonk diesen See und die Quellen des Rio Negro zwar wirklich, ohne jedoch die Möglichkeit einer hier gehofften Handelsstrasse und Verbindung zwischen Südsee und Atlantischem Ocean erwiesen zu haben. Sechs Jahre später beschloss Señor Don Gulielmo Coxe von Valdivia aus dieses Problem zu lösen. Er ging im Jahre 1862 von der Bai von Reloncavi im Meerbusen von Ancud westwärts aus, konnte aber

*) S. eine Notiz über ihn in der Berliner Zeitschrift für Erdkunde vom Jahre 1867. S. 332.

nicht bis zu demjenigen Punkte am Rio Negro hinabgelangen, bei welchem Villarino's Expedition von Osten her im Jahre 1783 stehen geblieben war. Er machte im folgenden Jahre noch einen zweiten Versuch in dieser Richtung, wurde dabei jedoch abermals durch feindliche Indianer am Weiterkommen gehindert und nach Chile zurückgetrieben*).

Obwohl demnach die Versuche, in dem östlichen Winkel der Bai von Reloncavi, in dem dort sich erschliessenden Durchbruche der Anden, dem See von Nahuel-Huapi und dem Rio Negro eine natürliche Verkehrs-Verbindung, die mit der Magellan's-Strasse rivalisiren sollte, zu entdecken, einstweilen wieder ziemlich erfolglos waren, so behielt doch immerhin diese Partie Patagoniens eine grosse, vielleicht in Zukunft ein Mal besser benutzbare Bedeutung. Die Chilenen erkannten diess dadurch an, dass sie hier im Jahre 1861 die neue südliche „Provinz von Blanquihué“ mit der Hauptstadt „Puerto Montt“, einer ursprünglich von Deutschen begründeten und blühenden Colonie, in's Leben riefen.

Die Haupt-Aufmerksamkeit der Chilenen ist jedoch immer auf die Magellan's-Strasse gerichtet geblieben, und sie haben mehre Untersuchungen der Seewege dahin ausführen lassen. Unter andern hat der Direktor ihres nationalen Observatoriums in St. Jago Carlos Modesta im Jahre 1856 Beobachtungen über die geographische Lage der ganzen Westküste Süd-Amerika's und Patagoniens angestellt, aus denen hervorging, dass unsere Geographen und Hydrographen noch immer bis zu der genannten Zeit diese Westküste etwas zu weit nach Westen verlegten, was, wie ich oben sagte, schon im 16. Jahrhundert ein Irrthum der Geographen war, den Drake zu berichtigen suchte**).

Ganz besonders wichtig aber wurden die Bestrebungen der Chilenen, die Magellan's-Strasse durch Anlegung von Colonien in's Bereich der Civilisation zu ziehen. Sie wählten zu ihren dortigen Ansiedlungen denselben Küstenstrich der Strasse, den schon Sarmiento als den für Städte-Bau geeignetsten bezeichnet hatte, nämlich die vor Weststürmen geschützte, anmuthige und nicht ganz unfruchtbare Ostküste der Brunswik-Peninsula im Centrum der grossen Meerenge. Zuerst gründeten sie hier im Jahre 1843 bei Sarmiento's „Philipp's-Hafen“ eine von den Juan Fernandez-Inseln herüber versetzte Colonie von Sträflingen und, nachdem diese durch eine Militär-Revölte zu Grunde gegangen war, nicht weit davon im

*) Siehe über die Unternehmungen von Dr. Fonk und Coxo: Petermann's Mittheilungen, Jahrg. 1857. pag. 528 und Jahrg. 1860, pag. 127, — Journal of the Roy. Geographical Society. 1864. pag. 205 ff.

***) S. über Modesta's Beobachtungen: Journal of the Royal Geographical Society. 1858. pag. 333.

Jahre 1853 bei der sogenannten „Punta Arenas“ eine freie Ackerbau-Ansiedlung dieses Namens. Mit dieser Chilenischen Colonie „Punta Arenas“ ist denn Sarmiento's Traum fast in Erfüllung gegangen. Sie hat sich seit 1853 gehalten, ihre Bevölkerung gemehrt und an Bedeutung gewonnen. Man hat das Land umher urbar gemacht, ein Goldbergwerk, und was noch viel wichtiger ist, auch eine Steinkohlen-Mine in ihrer Nähe entdeckt und bearbeitet, welche letztere im Stande ist, neben den Wäldern des Feuerlandes und Patagoniens die durchpassirenden Dampfschiffe mit dem nöthigen Feurungs-Material zu versehen. Mit Rücksicht auf diese Colonie und auf die mit ihr zusammenhängenden weiteren Pläne beauftragte die Regierung von Chile im Jahre 1854 einen in nordischen Gewässern bei Grönland geschulten und kundigen Dänen, I. C. Schythe, wiederum die ganze Magellan's-Strasse und namentlich ihr Colonisation's-Territorium zu untersuchen. Derselbe publicirte die Resultate seiner Forschungen in einer Schrift, die er: „El Territorio de Magallanes i su colonizacion“ betitelte. Die erste wichtigste Hälfte dieser äusserst lehrreichen Arbeit wurde in's Deutsche übersetzt*).

Deutsche Colonisten und Seefahrer in den Magellanischen Landen
und Meeren.

Mit allen jenen und andern Explorationen und Colonisationen der Chilenen sind denn auch die Deutschen neuerdings in die Magellanischen Länder und Meere eingedrungen, haben sich an mehreren Punkten derselben angesiedelt und schon manches für die bessere Erkenntniss derselben gethan.

Die Deutschen Colonien in und bei Puerto Montt, an der Bai von Reloncavi im Norden der Ostküste Patagoniens erwähnte ich schon. Seit dem Jahre 1868 sind auch die für die Westküste Patagoniens und Chile's von jeher so wichtigen Juan Fernandez-Inseln in den Besitz einer von der Regierung Chile's begünstigten Deutschen Gesellschaft gekommen**). Auch in der Mitte der Magellan's-Strasse, in der Chilenischen Colonie Punta Arenas haben sich mehre Deutsche niedergelassen, und die Chilenen hoffen auf die Ankunft noch anderer zahlreicher Deutscher Auswanderer zur Fortführung des von ihnen dort angefangenen Acker- und Berg-Baues.

Endlich haben denn auch deutsche Seefahrer, Ingenieure und Marine-Capitäne seit etlichen Jahren begonnen, die Magellan's-

*) S. Zeitschrift für allgemeine Erdkunde. Neue Folge. III. Band. 1857. S. 327 ff.

***) S. Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde. IV. Band. 1869. S. 556.

Strasse zu besuchen und ihre Beobachtungen über sie zu publiciren. Einige dieser Deutschen, namentlich der Capitän-Lieutenant Starcke und der Capitän zur See Freiherr von Schleinitz haben sehr interessante Berichte über die Magellan's-Strasse geliefert. Dieselben wurden, in den „Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie, herausgegeben von der Kaiserlichen Admiralität (IV. Jahrgang 1876. Heft V. S. 184 und 191) publicirt. Nach jenen alten Deutschen und Flämischen „Lombarderos“, die, wie ich im Anfange meiner Schrift sagte, vor fast vierhundert Jahren Magellan selbst zu seiner Meerenge mitbrachte, waren diess wohl die ersten deutschen Krieger, die mit Kanonen wieder in diess Gewässer kamen.

Leuchthürme in der Magellan's-Strasse.

Wie mit Acker- und Bergbau-Colonien, verbesserten Hafen-Anstalten und einigen bereits aufgerichteten Schiffahrts-Zeichen, so haben die Chilenen jetzt auch den Plan gefasst, die Magellan's-Strasse und die gesammte Westküste Patagoniens und Chile's mit Leuchthürmen zu illuminiren. Eine von ihnen gebildete und beauftragte Commission unter der Leitung der Fregatten-Capitäne Don Galvarino Riveras und Don Francisco Vidal Gormaz hat die ganze bezeichnete Küstenstrecke in dieser Beziehung untersucht und an ihr 77 und in der Magellan's-Strasse selbst 11 Punkte als für Leuchthürme geeignet aufgefunden und dem Chilenischen Congress in einem umständlichen Memoir bezeichnet*). Wenn diese Feuer alle brennen werden, so wird Magellan's Name „Feuerland“ wieder recht passend erscheinen.

Mit einem Hinblick auf alle diese grossartigen Unternehmungen und Pläne will ich diese Schrift beschliessen. Erst wenn sie alle in's Leben getreten und ausgeführt sind, wird dann der Entdeckung und dem Werke Magellan's die Krone aufgesetzt sein und seine Strasse in der That das werden, was er und sein Nachfolger Sarmiento von ihr hofften, ein bequemer und viel benutzter Verbindungsweg zwischen Osten und Westen, der dann selbst inmitten der vielen mit ihm rivalisirenden Eisenbahnen und Canäle eine grosse Bedeutung stets behaupten kann.

*) S. hierüber die Auslassungen des Freiherrn von Schleinitz in den Annalen der Hydrographie etc. herausgegeben von der Kaiserlichen Admiralität. IV. Jahrgang 1876. Heft V. S. 194.