

FRANCIS LEOPOLD McCLINTOCK

DIE REISE DER »FOX«  
IM ARKTISCHEN EISMEER

JUNI 1857 – SEPTEMBER 1859

Ein Bericht von der Expedition zur Aufklärung  
des Schicksals von Sir John Franklin und seiner  
Gefährten

Mit 22 zeitgenössischen Abbildungen und Karten

Übertragen, bearbeitet und herausgegeben von  
Stefan Christoph Saar und Eckhard Berkenbusch



EDITION ERDMANN

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek  
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen  
Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über  
<http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Es ist nicht gestattet, Abbildungen und Texte dieses Buches zu scannen, in PCs  
oder auf CDs zu speichern oder mit Computern zu verändern oder einzeln oder  
zusammen mit anderen Bildvorlagen zu manipulieren, es sei denn mit schriftlicher  
Genehmigung des Verlages.

Alle Rechte vorbehalten

© 2010 by Edition Erdmann in der marixverlag GmbH, Wiesbaden  
Der Text wurde übersetzt nach der Ausgabe  
»The Voyage of the ›Fox‹ in the Arctic Seas. A Narrative of the Discovery of the  
Fate of Sir John Franklin and his Companions«, London 1859  
Lektorat: Dr. Lars Martin Hoffmann, Mainz  
Covergestaltung: Nicole Ehlers, marixverlag GmbH, nach der Gestaltung von Nele  
Schütz Design, München  
Titelbild: Corbis GmbH, Düsseldorf  
Satz und Bearbeitung: Medienservice Feiß, Burgwitz  
Gesetzt in der Adobe Garamond  
Gesamtherstellung: GGP Media GmbH, Pößneck  
Printed in Germany

ISBN: 978-3-86539-814-7

[www.marixverlag.de/Edition\\_Erdmann](http://www.marixverlag.de/Edition_Erdmann)  
[www.marixverlag.de](http://www.marixverlag.de)

# INHALT

Vorwort der Herausgeber . . . . .	9
Widmung an Lady Jane Franklin . . . . .	40
Die Offiziere und Schiffsmannschaften der »Fox« . . . . .	41
Offizielle Anerkennung der von Francis L. McClintock an Bord der Yacht »Fox« geleisteten Dienste . . . . .	42
Vorwort. . . . .	43
Kapitel I . . . . .	55
Verzögerungen bei der Ausstattung – Die Umrüstung der »Fox« – Frei- willige für den Dienst in der Arktis – Unterstützung durch die Behörden – Überlegungen zum Unternehmen – Letzte Anordnungen und Abreise – Die Orkneys und Grönland – Die herrliche arktische Landschaft – Dä- nische Niederlassungen auf Grönland – Frederikshaab in der Davis' Strait	
Kapitel II . . . . .	68
Fiskernaes und die Eskimos – Die »Fox« erreicht Disco – Im Disco Fjord – Eine sommerliche Landschaft – In der Waigat Strait – Kohle aus dem Bergwerk – Beschaffung von Eskimohunden – Schwerer Sturm vor Upernivik – In der Melville Bay – Das mittlere Eis – Der große Gletscher auf Grönland – Rentiere durchqueren den Gletscher	
Kapitel III . . . . .	79
In der Melville Bay – Heimsuchung in der Melville Bay – Der Winter kündigt sich an – Sturm kommt auf – Im Packeis – Vom Hunger der Hunde – Zum Überwintern verurteilt – Haie stehlen Nahrung – Über den arktischen Hai – Weiße Wale und Killerwale	
Kapitel IV . . . . .	91
Schneekristalle – Hunde mögen keine Raben – Eine Schule in der Arktis – Überfall der Hunde – Bärenjagd bei Nacht – Eisartillerie – Arktische Gaumen – Plötzlicher Temperaturanstieg – Harveys Idee eines Ausfalls	
Kapitel V . . . . .	103
Beisetzung im Packeis – Moschusochsen am 80. Breitengrad – Von der Genügsamkeit des Polarfuchses – Polarlicht stört das Elektroskop – Weih- nacht in der Arktis – Die Leiden von Dr. Kanes Deserteuren – Wind verursacht Eis – Wie man die Sonne begrüßen sollte – Ständige Bewegung im Eis – Die Rückkehr der Seehunde – Ein Wirbelsturm	
Kapitel VI . . . . .	116
Ein Bärenkampf – Im Eis gefangen – Schwere Stürme, reißende Drift – Die »Fox« entkommt dem Packeis – An einer Eisscholle – Der Polar-	

bär – Ein Eisturnier – Gefahr für die »Fox« – Sturm im Packeis – Dem Eis entkommen

## Kapitel VII . . . . . 128

Erholung in Grönland – Eine Lady, blau von Kälte – Was die Grönländer mögen – Eine hautnahe Rasur – Treffen mit den Walfängern – Die Walfänger berichten – Im Disco Fjord – Von der Gastfreundschaft der Dänen – Abfahrt von Disco – Über die Freundlichkeit der Walfänger – Dänische Niederlassungen in Grönland

## Kapitel VIII. . . . . 139

Die »Fox« entgeht dem Schiffbruch – Wieder flott und weiter voran – Um Haaresbreite entronnen – Beinahe im Eis gefangen – Jagd auf Krabbentaucher – Die Menschen im arktischen Hochland – Bei Cape York – Scharlachroter Schnee – Weiter nach Westen – Ankunft in Westland – Vor der Einfahrt zum Lancaster Sound

## Kapitel IX . . . . . 152

Vor Cape Warrender – Walfänger in Sicht – Einfahrt in Pond's Bay – Begegnung mit Eskimos – Aufstieg zur Siedlung am Pond's Inlet – Was die Eskimos berichten – Ein arktischer Sommer – Ein Dorf in der Arktis – Keine Nachricht von Franklins Schiffen – Vom arktischen Tauschhandel – Geografische Auskünfte der Einheimischen – Neuigkeiten von Raes Besuch – Von der Unbedachtheit der Eskimos – Die Reisen der Eskimos

## Kapitel X . . . . . 168

Aufbruch von Pond's Bay – Sturm im Lancaster Sound – Das Depot auf Beechey Island – Ein Monument in der Arktis – Betrachtungen auf Beechey Island – Die Barrow's Strait – Peel Sound – Port Leopold – Prince Regent's Inlet – Bellot's Strait – Flut von Westen – Vergebene Mühen – Ein Leck im Schiff – Kein Wasser im Westen – Vorsichtsmaßnahmen – Vierter Versuch einer Durchfahrt

## Kapitel XI . . . . . 184

Im Boot nach Westen – Von der Trostlosigkeit des westlichen Meeres – Kampf in der Bellot's Strait – Falken geben gutes Fleisch – Vorräte auf Boothia Felix – Über künftige Schlittenfahrten – Schwere Stürme – Hobsons Gruppe bricht auf – Winterquartiere – In der Bellot's Strait – Vorgeschobene Depots – Beobachtungspunkte – Beißende Kälte – Reisende im Herbst – Knapp entronnen

## Kapitel XII . . . . . 198

Der Tod des Maschinisten – Es fehlt an Wild – Ungewöhnliche Kälte – Jolly in Schwierigkeiten – Petersens Bericht – Die Wiederkehr der Sonne 1859 – Schlittengruppen am Frühlingsanfang – Ein ungewöhnlich strenger Winter – Mühen beim frühen Einsatz der Schlitten – Die Westufer von Boothia – Ein Treffen mit den Eskimos – Nachricht von Franklins Schiffen – Die Rückkehr zur »Fox« – Allen Young kehrt zurück

Kapitel XIII. . . . .	216
Dr. Walkers Schlittenfahrt – Schneeblindheit plagt Youngs Gruppe – Aufbruch der Schlitten – Ausrüstung der Schlittengruppen – Erneutes Treffen mit Einheimischen – Mein Depot ist geplündert – Abschied von Hobson – Auf Matty Island – Verlassene Schneehütten – Über die Schlitten der Eskimos – Auf King William's Land	
Kapitel XIV. . . . .	230
Begegnung mit den Eskimos – Nachricht von Franklins Leuten – Eine Gruppe in Angst – Am Great Fish River – Auf Montreal Island – Keine Überreste der Verschollenen – Die Erkundung der Halbinsel Ogle – Ent- deckung menschlicher Gebeine – Vage Berichte der Eskimos – Bei Cape Herschel – Ein Steinmal	
Kapitel XV . . . . .	244
Das Steinmal ist leer – Hobsons Brief – Croziers Aufzeichnungen – Das verlassene Boot – Gegenstände aus dem Boot – Gebeine und Überreste – Das Boot gehörte zur »Erebus« – Vermutungen	
Kapitel XVI . . . . .	258
Irrtümer in Franklins Aufzeichnungen – Hinterlassenschaften am Stein- mal – Aufbruch in die Heimat – Anmerkungen zur Geologie – Von den Schwierigkeiten einer Schlittenfahrt im Sommer – Ankunft an Bord der »Fox« – Die schiffbare Nordwest-Passage – Skorbut und Tod – Sorge um Kapitän Young – Sichere Rückkehr Youngs	
Kapitel XVII . . . . .	273
Erleichterung – Es fehlt an Tieren – Eulen geben gutes Fleisch – Winter- quartiere – Die Jagdstrecke – Fury Beach – Aus Regent's Inlet entkommen – In der Baffin's Bay – Kapitän Allen Youngs Reise – Eine Enttäuschung in Disco – Abschied von den Eskimofreunden – Grönland adieu – Ankunft in der Heimat	
Schlussbetrachtung . . . . .	289
Anmerkungen . . . . .	295
Anhang . . . . .	305
Lady Jane Franklin Brief an Premierminister Palmerston . . . . .	305
Memorandum von Wissenschaftlern und Marineoffizieren an Premierminister Palmerston . . . . .	312
Abkürzungen, Maße und Gewichte. . . . .	316
Personen . . . . .	317
Glossar . . . . .	333
Verzeichnis der Illustrationen . . . . .	346
Auswahlbibliografie. . . . .	347

## VORWORT DER HERAUSGEBER

*We perceived our strength decline every day ...*

SIR JOHN FRANKLIN (1786-1847),  
Narrative of a Journey to the Shores of the Polar Sea ..., 1828

*...nothing can resist us. We war with rude nature;  
and by our resistless engines, come off always  
victorious, and loaded with spoils.*

THOMAS CARLYLE (1795-1881),  
Signs of the Times, The Edinburgh Review, Juni 1829

Die Nordwest-Passage ist ein Seeweg, der nördlich des Polarkreises von der *Baffin Bay* im Nordwestatlantik durch die zerklüftete Inselwelt der kanadischen Arktis in die Beringstraße und in den Pazifischen Ozean führt. Wäre die Passage eisfrei und schiffbar, so könnte sie, verglichen mit den Routen um Afrika und Südamerika und durch den Suez- und den Panama-Kanal, den Weg von Europa nach Asien um Tausende Meilen kürzen. In den Jahren 1903/6 zeigte zuerst *ROALD AMUNDSEN*, dass die Nordwest-Passage überwunden werden kann; einer wirtschaftlich sinnvollen Nutzung stehen jedoch bis heute die klimatischen Gegebenheiten des Archipels und die Sorge um die empfindliche Tier- und Pflanzenwelt entgegen.

Unter dem Kommando *SIR JOHN FRANKLINS* verschwanden im Juli 1845 die Schiffe Ihrer Majestät »*Erebus*« und »*Terror*« auf der Suche nach der Nordwest-Passage. Erste Suchexpeditionen, die sich nach 1848 auf die Spur der Verschollenen setzten, verfehlten ihr Ziel. Der bis heute gültige Nachweis, dass *FRANKLIN* und seine Gefährten in den Eiswüsten des Archipels gescheitert und einen elenden Tod gestorben waren, gelang in den Jahren 1857/59 *FRANCIS LEOPOLD MCCLINTOCK*, dessen Bericht über die »*Reise der »Fox*« zu den meistgelesenen Reisejournalen englischer Polarforscher des 19. Jahrhunderts gehört.

Der Traum von einer nordwestlichen Durchfahrt durch die Arktis weist in das ausgehende Mittelalter zurück. Unter dem Patronat König HEINRICHS VII. von England überquerte im Jahr 1497 JOHN CABOT den Nordatlantik und erreichte die amerikanische Ostküste. Wie CHRISTOPH COLUMBUS, der 1492 einen westlichen Seeweg nach Indien entdeckt zu haben glaubte, so irrte auch CABOT, als er vorschnell verkündete, »*New Found Land*« sei China. Im 16. Jahrhundert übernahm England bei der Suche nach einer nordwestlichen Route zu den Handelsplätzen Asiens die Führung, denn die bekannten Seewege um das Kap der Guten Hoffnung und um Kap Hoorn wurden von Spanien und Portugal beansprucht und galten als überaus gefährlich. HUMPHREY GILBERT, ein Günstling ELISABETHS I., legte 1566 seiner Königin eine Denkschrift vor, in der er die Existenz einer neuen Passage nach China nachzuweisen suchte; ein Patent von 1578 gilt als frühes Zeugnis englischer Kolonialpolitik, denn es gab GILBERT das Recht, zwischen Labrador und Florida alles unbesetzte Land für die Krone in Besitz zu nehmen. Der Handelskapitän und Freibeuter MARTIN FROBISHER, in jenen Tagen der beste Kenner arktischer Gewässer, erreichte im Norden der Hudsonbay einen Meeresarm, den er irrig für den Zugang zur Nordwest-Passage hielt. JOHN DAVIS, HENRY HUDSON, THOMAS BUTTON, WILLIAM BAFFIN sowie ROBERT BYLOT und LUKE FOXE, die zwischen 1585 und 1632 die Hudson- und die Baffin Bay erforschten, drangen nicht zu dem geheimnisumwitterten Seeweg nach Westen vor.

Auch im 17. Jahrhundert, als der Einfluss der Spanier und Portugiesen schwand und die Märkte Asiens sich für englische Kaufleute öffneten, blieb die Bilanz der englischen Seefahrer mäßig. THOMAS JAMES, der 1631 die Hudsonbay bereiste, schilderte die Kälte als derart übermächtig, »*dass keine Kleidung ihr widerstehen kann. So fror uns das Haar an den Augenlidern fest und wir sahen nichts mehr.*« 1719 verschwand eine von JAMES KNIGHT geführte Expedition spurlos im Eismeer, und 1741/42 kehrten CHRISTOPHER MIDDLETON und WILLIAM MOOR unverrichteter

Dinge aus der Arktis zurück. Obwohl Arktisexpeditionen wieder und wieder im Kampf gegen das übermächtige Eis scheiterten, blieb die Vorstellung lebendig, dass es irgendwo am nördlichen Weltende einen schiffbaren Seeweg nach Asien geben müsse. Die Bedeutung, die der Nordwest-Passage zugemessen wurde, erweist die Belohnung von 20.000 £, die das englische Parlament 1744 für die Entdeckung aussetzte. Vergebens suchte 1770/72 *SAMUEL HEARNE* in der Region zwischen *Coppermine River* und Beringstraße nach der Passage, und 1778 scheiterte *JAMES COOK* während seiner letzten Pazifikreise im Eis der Tschuktschensee.

\*\*\*

In der Geschichte der Suche nach der Nordwest-Passage stehen allerdings nicht *FROBISHER*, *HUDSON* oder *COOK*, sondern steht *JOHN FRANKLIN* an erster Stelle. In den Annalen der Polarforschung hätte *FRANKLIN* gewiss auch dann seinen Platz gefunden, wenn er wohlbehalten und siegreich von seiner letzten Mission in die arktischen Gewässer heimgekehrt wäre. Ohne sein geheimnisvolles Verschwinden wären jedoch die wuchernden Legenden nicht entstanden, die Wissenschaftler und Literaten bis heute zur Beschäftigung mit *FRANKLIN* anregen.

Zur See zog es den 1786 in *Spilsby* (Lincolnshire) Geborenen seit der frühen Jugend. *FRANKLIN* musterte im Jahr 1800 bei der *Royal Navy* an, nahm 1801 an einer Seeschlacht gegen dänisch-norwegische Verbände vor Kopenhagen teil und begleitete 1801/03 seinen Onkel, den Forschungsreisenden *MATTHEW FLINDERS*, nach Australien. Diese Reise machte *FRANKLIN* zum Seemann; er erwarb sich nautische Kenntnisse und erlebte *FLINDERS* als vorbildlichen Expeditionsführer – nach einem Schiffbruch harter die Mannschaft auf einer Sandbank aus, bis *FLINDERS* Hilfe herbeigeht hatte. Mit knapper Not überstand *FRANKLIN* im Oktober 1805 die Seeschlacht von *Trafalgar*; 1808 zum Leutnant befördert, verbrachte er 1806/14 während der Kontinentalsperre gegen England weithin ereignislose Jahre in der Nordsee. 1815



## WIDMUNG AN LADY JANE FRANKLIN

Liebe Lady Franklin,  
niemandem könnte ich mein Tagebuch mit mehr Schicklichkeit  
und bereitwilliger widmen als Ihnen. Für Sie ist es geschrieben,  
Ihnen zu Gefallen erscheint es nun als Buch.

Unserem gemeinsamen Freund *Sherard Osborn* bin ich sehr  
verbunden für die Freundlichkeit, das Buch durch den Druck  
zu bringen – eine Mühe, die ich so rasch nach meiner Rückkehr  
nicht hätte auf mich nehmen können. Dankbar bin ich auch für  
seine Hinweise auf Auslassungen und technische Einzelheiten,  
ohne die manche Teile für einen gewöhnlichen Leser nicht ver-  
ständlich wären. Seine Hinweise sind aber nur zum Teil berück-  
sichtigt und weil die Zeit drängt, erscheint das Tagebuch mit  
vielen seiner ursprünglichen Unzulänglichkeiten. So wie es ist,  
bietet es mir jedoch die hoch geschätzte Gelegenheit, Ihnen zu  
versichern, wie ich empfinde, konnte ich doch in einer Sache  
behilflich sein, die Ihnen so sehr am Herzen lag. Ihrer Hingabe  
und Selbstaufopferung verdankt die Welt die hoch interessante  
Erkenntnis, die durch die Seereise der »*Fox*« möglich wurde.

Mit aufrichtigem Respekt

Ihr sehr ergebener  
*F. L. McClintock*

*London*, den 24. November 1859

## DIE OFFIZIERE UND SCHIFFSMANNSCHAFTEN DER ›FOX‹

<i>F. L. McClintock</i>	Kapitän, R.N.	
<i>W. R. Hobson</i>	Leutnant, R.N.	
<i>Allen W. Young</i>	Kapitän, Handelsmarine	
<i>David Walker, M.D.</i>	Wundarzt und Naturforscher	
<i>George Brands</i>	Ingenieur	verstorben am 6. November 1858 (Schlaganfall)
<i>Carl Petersen</i>	Dolmetscher	
<i>Thomas Blackwell</i>	Steward	verstorben am 14. Juni 1859 (Skorbut)
<i>Wm. Harvey</i>	Erster Steuermannsmaat	
<i>Henry Toms</i>	Steuermannsmaat	
<i>Alex. Thompson</i>	Steuermannsmaat	
<i>John Simmonds</i>	2. Bootsmann	
<i>George Edwards</i>	2. Schiffszimmermann	
<i>Robert Scott</i>	1. Heizer	verstorben am 4. Dezember 1857 infolge eines Sturzes
<i>Thomas Grinstead</i>	Segelmacher	
<i>George Hobday</i>	Kapitän des Laderaums	
<i>Robert Hampton</i>	A.B.	
<i>John A. Haselton</i>	A.B.	
<i>George Carey</i>	A.B.	
<i>Ben. Pound</i>	A.B.	
<i>Wm. Walters</i>	Schiffszimmermann	
<i>Wm. Jones</i>	Hundeführer	
<i>James Pitcher</i>	Heizer	
<i>Thomas Florance</i>	Heizer	
<i>Richard Shingleton</i>	Offizierssteward	
<i>Anton Christian</i>	Grönland-Eskimo	in Grönland entlassen
<i>Samuel Emanuel</i>	Grönland-Eskimo	in Grönland entlassen

OFFIZIELLE ANERKENNUNG DER VON  
FRANCIS L. MCCLINTOCK AN BORD DER  
YACHT »FOX« GELEISTETEN DIENSTE

ADMIRALITÄT, *London*, DEN 24. OKTOBER 1859

Sir,

meine *Lords Commissioners of the Admiralty* haben mir den Befehl erteilt, Ihnen mitzuteilen, dass angesichts Ihrer wichtigen Dienste bei der Beschaffung der einzigen zuverlässigen Nachricht vom Tode des verstorbenen *Sir John Franklin* und vom Schicksal der Besatzungen der »*Erebus*« und der »*Terror*« Ihre Majestät geruht hat, durch Anordnung im Kronrat vom 22. dieses Monats diejenige Zeit, die Sie während dieser Entdeckungen in der Arktis verbracht haben (also vom 30. Juni 1857 bis zum 21. September 1859) als Dienstzeit eines Kapitäns mit dem Kommando über ein Schiff Ihrer Majestät zu rechnen, und dass meine Lords die notwendigen Anweisungen gegeben haben.

Ihr sehr ergebener Diener,

W.G. ROMAINE

*Sekretär der Admiralität*

Kapitän *Francis L. McClintock*, R.N.

## VORWORT

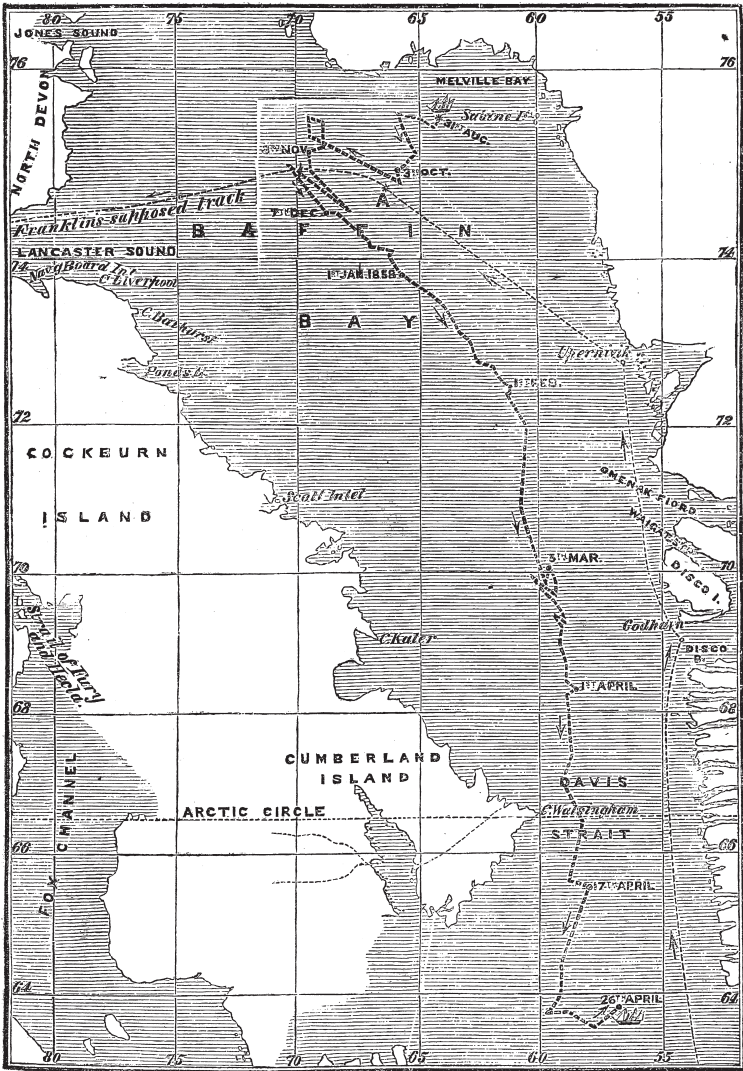
Der nachfolgende Bericht, der das kühne Abenteuer, die letzten Entdeckungen und das Schicksal *Franklins* enthüllt, wird auf Bitten der Freunde dieses glänzenden Seefahrers veröffentlicht. Als der tapfere *McClintock* im arktischen Eis sein Tagebuch niederschrieb, hatte er keineswegs die Absicht, es zu veröffentlichen; dennoch wird der Leser den Bericht, wie *McClintock* und seine trefflichen Gefährten mit ihrem kleinen Schiff von nur 170 Tonnen das große Rätsel gelöst haben, ohne Zweifel sorgfältig studieren. Zur Ehre der britischen Nation, nicht zuletzt auch zur Ehre der Vereinigten Staaten von Amerika, gab es viele Versuche, die Route zu finden, die unsere verschollenen Forscher eingeschlagen hatten. Die hoch verdienten Männer, die in dieser Sache so eifrig die Arktis erkundet haben, werden nun glücklich sein, dass nach all ihren bangen Mühen das Verdienst, die Aufzeichnungen der letzten Tage *Franklins* aus dem nordischen Eis geborgen zu haben, seiner edelmütigen Witwe zufällt.

*Lady Franklin* hat gezeigt, was eine entschlossene und beherzte Engländerin vollbringen kann. Als 1854 Überreste der Expedition Ihres Gatten von [John] *Rae* heimgebracht wurden und sie erfuhr, dass die Eskimos von einer großen Gruppe von Engländern berichtet hatten, die sie nahe der Mündung des (*Back-* oder *Great Fish River*<sup>1</sup> bei ihrem Kampf im Eis beobachtet hatten, beschloss *Lady Franklin*, ihre durch vier frühere Expeditionen erschöpften Mittel für eine Nachforschung in dem begrenzten Gebiet zu verwenden, auf das die Suche sich nun zwangsläufig beschränken musste.

Die Unterstützer von *Lady Franklins* Bemühungen waren der Meinung, dass die Regierung selbst eine weitere Suche hätte unternehmen müssen. Es ist aber nur recht und billig, festzuhalten, dass der damalige Premierminister<sup>2</sup> durchaus willens war, die

Wünsche der Wissenschaftler zu erfüllen. Daran hinderten ihn nur die Behörden, die meinten, dass die Regierung nach so vielen Fehlschlägen nicht das Recht habe, noch mehr tapfere Männer wegen einer hoffnungslosen Sache in neue Gefahren zu schicken. *Lady Franklin* und ihre Freunde blieben daher mit dem Versuch allein, die wahre Geschichte von der Reise und dem Schicksal ihres Mannes ans Licht zu bringen. Nach Durchsicht eines Verzeichnisses der Großen der Marine, die in den vergangenen Jahren die Arktis erforscht haben, war *Lady Franklin* erfreut, als Kapitän *McClintock* sich bereit erklärte, das Kommando über die von ihr erworbene Yacht »*Fox*« zu übernehmen. Denn dieser Offizier hatte sich schon bei den Seereisen von *Sir James [Clark] Ross* und Kapitän [*Horatio Thomas*] *Austin* (jetzt Admiral), namentlich auch bei ausgedehnten Reisen durch das Eis mit Kapitän [*Henry*] *Kellet*, hervorragend ausgezeichnet. Bei einem solchen Anführer konnte sie sich berechnete Hoffnungen machen, als das schnelle und gut gerüstete kleine Schiff am 1. Juli 1857 von *Aberdeen* zu dem ereignisreichen Unternehmen aufbrach. Jeder, der *Lady Franklins* Gefühle und Erwartungen teilte, empfand freilich eine tiefe Schmach, als im Sommer 1858 die Nachricht eintraf, dass der vorausgegangene Winter früher als gewöhnlich begonnen hatte und die »*Fox*« an der Küste Grönlands in der *Melville Bay*<sup>3</sup> vom Eis eingeschlossen und nach einem trostlosen Winter, mehreren gescheiterten Ausbruchversuchen und acht Monaten der Einsamkeit fast zwölfhundert nautische Meilen bis 63½ Grad nördlicher Breite im Atlantik vom Treibeis zurückgeworfen worden war.

Obwohl die kleine Yacht vom Eis hart angepackt worden war, wurden wir doch durch eine Nachricht aus *Disco* ermutigt, dass nämlich die Mannschaft mit Ausnahme des durch einen Sturz in den Laderaum umgekommenen Maschinisten bei guter Gesundheit und voll Energie sei; wegen der Vorräte an Treibstoff und Proviant, der guten Schlittenhunde, der beiden erprobten Eskimos und des exzellenten dänischen Dolmetschers [*Johan Carl Christian*] *Petersen*<sup>4</sup> bestehe noch reichlich Anlass zur Hoffnung



Die Abdrift der »Fox« im Eis der Baffin Bay

## KAPITEL I

Verzögerungen bei der Ausstattung – Die Umrüstung der »Fox« – Freiwillige für den Dienst in der Arktis – Unterstützung durch die Behörden – Überlegungen zum Unternehmen – Letzte Anordnungen und Abreise – Die Orkneys und Grönland – Die herrliche arktische Landschaft – Dänische Niederlassungen auf Grönland – Frederikshaab in der Davis' Strait

Bekanntlich haben in den Jahren 1847 bis 1855 regierungsamtliche wie private Expeditionen mit beispiellosem Eifer beharrlich die Suche nach *Sir John Franklins* Schiffen betrieben. Den einzigen Funken an Information boten Inschriften auf drei Grabsteinen von *Beechey Island*<sup>22</sup>, welche die Namen und Todesdaten jener Teilnehmer der verschollenen Expedition kurz verzeichneten, die für die Sache der Wissenschaft und ihres Landes gestorben waren. So wurden wir auf jenen Ort aufmerksam, an dem *Franklins* Expedition ihren ersten arktischen Winter zubrachte. Die Spuren, die uns dafür bürgten, hatten Kapitän [*Erasmus*] *Ommanney*, R.N., von der H.M.S. »*Assistance*« und Kapitän *Penny* von der »*Lady Franklin*« im August 1850 entdeckt.

Im Oktober 1854 brachte *Dr. Rae* die einzige weitere Nachricht mit, die uns jemals erreichte. Er hatte von Eskimos auf *Boothia Felix* erfahren, dass sie an der Westküste von *King William's Island* eine Gruppe von etwa 40 weißen Männern getroffen hatten, die von dort zur Mündung des *Great Fish River* zogen, wo sie den Hungertod starben. Diese tragische Begebenheit trug sich offenbar im Frühling 1850 zu. Einige Überreste, die von den Eingeborenen gefunden und von *Dr. Rae* heimgebracht wurden, haben nachweislich *Sir John Franklin* und einigen seiner Gefährten gehört.

Im Jahr 1855 schickte die Regierung einen Suchtrupp den *Fish River* hinunter. Doch obwohl genügend Hinweise gefunden wurden, dass Männer der »*Erebus*« und der »*Terror*« an den Ufern jenes Flusses gelandet waren, und obwohl es Spuren bis hoch zu den *Franklin Rapids* gab, wurden weder durch diese

Spuren noch von den Eskimos weitere Erkenntnisse gewonnen. Mr. [James] Anderson, der zuständige Offizier der *Hudson's Bay Company* und seine kleine Gruppe verdienen Anerkennung für ihre Beharrlichkeit und ihr Geschick, aber sie waren nicht mit den für ihre Mission notwendigen Hilfsmitteln ausgestattet. Mr. Anderson konnte keinen Dolmetscher gewinnen und die beiden zerbrechlichen Holzkanus, mit denen seine Gruppe aufgebrochen war, waren fast zermürbt, bevor die Suche ihr Ziel erreichte. Es ist verständlich, dass eine solche Expedition in der Heimat beträchtliche Enttäuschung hervorrief.

*Lady Franklin* und andere Befürworter einer weiteren Suche drängten nun die Regierung, den von *Dr. Rae* zufällig gefundenen Hinweisen nachzugehen und die Suche mit einer letzten Anstrengung zu beschließen, die wenig Gefahr und Kosten verursachen sollte. Erst im April 1857 wurde auf *Lady Franklins* dringende Bitte die entscheidende Antwort gegeben.

*Sir Charles Wood* erklärte, die Mitglieder der Regierung Ihrer Majestät seien zu ihrem großem Bedauern zu dem Schluss gekommen, dass keine Aussicht auf Rettung von Leben mehr bestehe und es daher nicht gerechtfertigt sei, das Leben von Offizieren und Mannschaften dem mit einem derartigen Unternehmen unweigerlich verbundenen Risiko auszusetzen um jener Ziele willen, die durch eine Expedition ins arktische Eismeer erreicht werden könnten.

*Lady Franklin*, deren Hoffnung so endgültig enttäuscht wurde, zögerte nicht, sogleich auf eigene Kosten eine Suche vorzubereiten. Sie stand dabei nicht allein, denn viele Freunde des Vorhabens, unter ihnen einige der hervorragendsten Wissenschaftler Englands wie *Sir Roderick Murchison*, deren Eifer ebenso praktisch wie verständig war, boten umgehend ihre Hilfe an, und alsbald war eine beträchtliche Summe aufgebracht.

Am 18. April 1857 erwies mir *Lady Franklin* die Ehre, mir das Kommando über die beabsichtigte Suchexpedition anzutragen. Ich nahm dieses Angebot höchst erfreut an, denn die Aufgabe war ehrenvoll und schwierig und daher reizvoll genug



für einen Marineoffizier, der in den Jahren 1848 bis 1854 an drei Expeditionen teilgenommen hatte. Ich war vollständig vertraut mit den Einzelheiten der außergewöhnlichen Aufgabe – und ich gestehe, dass mein Herz für diese Sache schlug. Was also konnte ich anderes tun, als mich dafür zu verwenden, wenigstens jene Zeugnisse zu retten, die meine Offizierskameraden und die Seeleute bis zu ihrem Tod in treuer Pflichterfüllung hinterlassen hatten? Und als einer derjenigen, durch deren Anstrengung nicht nur die Expedition *Franklins*, sondern auch die Geografie des arktischen Amerika fast vollendet worden war, konnte ich die Ehre, die letzten weißen Flecken auf unseren Karten auszufüllen, nicht den Nachgeborenen überlassen.

Diese Entdeckungen unvollendet zu lassen in einer Weltgegend, wo die Gezeiten die Existenz eines Kanals anzeigen (die einzig verbliebene Hoffnung auf eine nutzbare Nordwest-Passage), hinterließe künftigen Forschern einen starken Anreiz, den reichen Lohn für unsere lang andauernden Mühen zu ernten.

Ich beantragte bei der Admiralität sofort meine Beurlaubung, um die Suche nach *Franklin* zu vollenden. Am 23. April erhielt ich in *Dublin* von *Lady Franklin* das folgende Telegramm: »*Ihre Beurlaubung ist genehmigt; die »Fox« gehört mir; die Umrüstung wird unverzüglich beginnen.*« Sie hatte die Schraubenyacht »*Fox*« mit einer Tragfähigkeit von 177 Tonnen gekauft und stellte sie mir nun mit den nötigen Geldmitteln zur Verfügung.

Ich sollte dem Leser erklären, welche Bedeutung das Wort »*Umrüstung*« hier hat: Die Samtbehänge und die prächtigen Möbel der Yacht und überhaupt alles, was nicht der Verstärkung des Schiffes diene, musste entfernt werden; die großen Luken und Fallreeps waren zu verkleinern und dem polaren Klima besser anzupassen, das ganze Schiff außen mit stabilen Planken und innen mit kräftigen Querbalken, Längsträgern, eisernen Stützen und diagonalen Befestigungen zu verstärken. Der falsche Kiel musste entfernt, die schlanke Messingschraube durch eine massive Schraube aus Eisen ersetzt, der Dampfkessel musste ausgebaut, verändert und vergrößert werden. Der scharfe Vorderstevens wur-